# RS MAGASINET

WWW.REDNINGSSELSKAPET.NO

RS(+)


S/08 REDNING MED RAKETT, KANON OG GEVÆR
S/26 NÅR NØDEN ER STØRST
S/34 HVIT ENGEL TIL SALGS
S/40 BENSIN I BLODET OG BØLGER I HÅRET
S/46 DA ØVELSE BLE VIRKELIGHET
S/52 HANNE KROGH: TA MEG TIL HAVET
S/60 LIVREDDER I KORK, SKUMGUMMI OG $CO_2$
S/68 NYE REDNINGSSKØYTER
S/72 SPOR AV SJØLIV
S/80 BARN LÆRER AV UNGDOM
S/84 NI LIV – OG ET STORT HJERTE
S/90 SVENSKENE SOM REDDER FLEST NORDMENN I VERDEN


/03

2014

KR 69

**DRØMME-SOMMER GA OPPDRAGS-REKORD**

FØR DU TAR OPP BÅTEN....

SJEKK KALESJE
PUTER OG STOLER!
Bestill nå og ha alt
klart til våren

PS...

*Det er vi som har de originale kalesjemalene til:*

**Helly Hansen - Hübert og Jens Sagen**

HANSEN PROTECTION

hansenprotection.no **Tlf. 69 00 13 50**



# Utfordrende arbeidsforhold?

vector FINS

Foto: Selfa

Inntil 50% mer effektiv*

Inntil 55% færre bi-effekter**

## Installer aktive stabilisatorer for:

- en sikrere arbeidsplass
- økt arbeidseffektivitet
- flere driftstimer på sjøen

Den revolusjonerende nye designen på våre **Vector fins™** har resultert i markedets klart mest effektive system for finnestabilisering. For yrkesbåter som opererer under til tider krevende forhold, vil man få flere driftstimer på sjøen med lavere risiko, når man har en stabilisert arbeidsplattform under føttene. Med et meget kompakt aktuatorsystem, krever systemet minimalt med innvendig plass i båten og egner seg også godt for etterinstallasjon. Tilgjengelig for fartøy fra 50 fot.

2013 DAME DESIGN AWARD METS OVERALL WINNER

* De nye Vector finnene sammenlignet med standard finner:
Den svært effektive formen på de nye Vector finnene gir en økning i effektivitet på 20-30% under gange og 40-50% stilleliggende (at anchor), samt en reduksjon av uønskede påvirkninger på 30-35% under gange og inntil 55% stilleliggende. Testresultatene er målt mot standard Side-Power finner med samme størrelse, samme innvendige plasskrav og samme energiforbruk.

Patent pending PCT/NO2013/050067

www.sleipner.no

*Confidence by Control*
SIDE-POWER
Thrusters • Stabilizers • Steering systems

# KAJAKK-OUTLET, direkte fra egen fabrikk!

## 33 ulike modeller fra Nord-Europas største kajakkprodusent!

**NÅ 5.950,-**
Før 11.900,-

VÅR BESTSELGER

### Expedition HV/LV

Testvinner i bladet Padling store test av havkajakker og 71° nord kajakk
Norges mest solgte kajakk 7 år på rad. Den leveres med originalt Power Pedals PRO XI9.Dette er en unik kajakk som du vil ha glede av i mange år!

# HØSTKUPP! 50%

## VI RYDDER LAGERET. ALT SKAL BORT!

### Fisherman

Fisherman 12 fikk i 2012 AWARD som årets fiskekajakk.
Fisherman 12 er med sitt unike katamaranskrog en meget stødig og effektiv kajakk for fiske, jakt, dykking, fuglekikking og fotografering. Lages i det meget slitesterke matarialet HDPE polyethylene.




**NÅ 4.884,-**
Før 9.768,-

### Discovery

Discovery er kajakken for de som ønsker en stabil hav/rekrasjons kajakk! **Discovery har en unik stabilitet i forhold hvor rask/lettpadlet den er.** Den leveres med originalt Power Pedals PRO XI9. Produsert i en høyteknologisk 3 lags sandwich-konstruksjon med materialet HDPD polyethylen.
Denne typen plast gir en unik kombinasjon mellom vekt, stivhet og slitestyrke.

**NÅ 4.355,-**
**BEST I TEST** Før 8.710,-

**Butikk VESTBY**
**Vestbyveien 155**
**(Vis a vis Norwegian Outlet)**

**Åpningstider:**
**Man-fre 10-20**
**Lør 10-17**

**Butikk TRONDHEIM**
**Bromstadvn. 59**
**(mellom Tine og Skeidar på Tunga)**

**Åpningstider:**
**Man-fre 10-20**
**Lør 10-17**

## Nettbutikk www.kajakk.net

**Vi sender til hele landet, lave fraktkostnader**

**Tlf: 93 40 67 27 E-post: info@seabirddesigns.no**

SeaBird Designs of Norway

Kampanjepriser gjelder ut September 2014.

Hummerteine proff 17 kg

**Maritim har alt utstyret du trenger til hummer- og krabbefiske. Våre teiner er utviklet og testet for maksimal fangst. Rett fra produsent til oss = lav pris til deg. Skitt fiske!**

Hummerteine proff 15 kg

Hummer/Krabbeteine 10 kg

Hummerteine fritidsfiske 2

Krabbeteine sammenleggbar 8 kg

Sanketeine 275 liter

MARITIM
BÅTUTSTYR

FREDRIKSTAD Rolvsøy | OSLO Slependen | ARENDAL Stoa | KRISTIANSAND Sørlandssenteret
STAVANGER Lervig brygge | BERGEN Damsgård | BERGEN Søreidgrend

**Netthandel: www.maritim.no | Tlf. 37000370 | salg@maritim.no | Samme pris på nett og i butikk**
**Velkommen til Norges største båtutstyrsbutikk**

RSMAGASINET

**UTGIVER:**
Redningsselskapet
NO 954 360 709 MVA

**ANSVARLIG REDAKTØR:**
Frode Pedersen
E: frodep@rs.no
T: 907 22 391

**REDAKSJONSSJEF:**
Tanja Krangnes
E: tanjak@rs.no
T: 907 37 421

**REDAKSJONEN:**
Eli Strand, journalist
E: eli.strand@rs.no
T: 905 30 485
Leif Magnar Øveraas
E: leif@rs.no
T: 920 57 744
Sofi Lundin, journalist
T: 967 06 500
E: sofi.lundin@rs.no
Lars Kristian Larsen, journalist
E: lars.kristian.larsen@rs.no
T: 905 78 279

**ART DIRECTOR:**
André Van Ingelgem,
Leonberg Reklamebyrå

**TRYKK/FERDIGGJØRING:**
Vestjysk Rotation AS
ISSN 1894-1982

**UTSENDELSE:**
Bladet sendes Redningsselskapets medlemmer, kunder i Redningsselskapets småbåtregister og faste støttespillere.
Opplag: 175 000
Pris løssalg: 69 kr

**FORSIDEBILDE:**
Foto: Øivind Haug

**ANNONSER:**
Salgs Forum AS
Augelandsmyrå 2, 4016 Stavanger
T: 51 31 57 00 / F: 51 31 57 01
E: post@salgs-forum.no

**MEDIEPLAN 2014:**

| Utgave | Materiellfrist | Utgivelsesdato |
|---|---|---|
| RS Magasinet 4/14 | 03.11 | 01.12 |

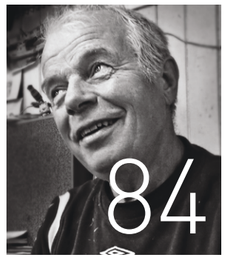
**KONTAKTINFORMASJON:**
Redningsselskapet
Drammensveien 288
Postboks 103, 1325 Lysaker
E-post: post@rs.no
Sentralbord: 06757

**WWW.RS.NO**

Fagpressen OPPLAGSKONTROLLERT


# Innhold


**S/08**REDNING MED RAKETT, KANON OG GEVÆR **S/26**NÅR NØDEN ER STØRST **S/34**HVIT ENGEL TIL SALGS **S/40**BENSIN I BLODET OG BØLGER I HÅRET **S/46**DA ØVELSE BLE VIRKELIGHET **S/52**HANNE KROGH: TA MEG TIL HAVET **S/60**LIVREDDER I KORK, SKUMGUMMI OG $CO_2$ **S/68**NYE REDNINGSSKØYTER **S/72**SPOR AV SJØLIV **S/80**BARN LÆRER AV UNGDOM **S/84**NI LIV – OG ET STORT HJERTE **S/90**SVENSKENE SOM REDDER FLEST NORDMENN I VERDEN




## Faste spalter


**S/07**LEDER **S/16**KYSTEN RUNDT **S/39**GENERALSEKRETÆR RIKKE LIND **S/64**KJETIL ØSTLI – SJØ ELLER FJELL **S/83**PÅ BRYGGEKANTEN **S/96**PRAKTISK **S102**BÅTNYTT **S/108**NYTTIGE DINGSER


Våre samarbeidspartnere

Faddere for redningsskøyter

**FRODE PEDERSEN**
ANSVARLIG REDAKTØR
frodep@rs.no


# FRA FOLK I B T TIL B TFOLK

For en sommer! På sjøen, ved tjernet, på fjellet eller i skogen. Nord eller sør, øst eller vest! Redningsselskapet kan melde om rekordsommer nok en gang når det gjelder oppdrag.

Flott, sier vi; andre mener Redningsselskapet syr puter under armene på båtfolket, fordi vi er der for dem og rydder opp når problemene dukker opp. For meg koker det ned til at vi skal være med å skape så trygge rammer som mulig for alle som ferdes på sjøen. Ingen ønsker jo i utgangspunktet å bli tauet til havn av redningsskøyta, men det skjer, og sånn bør det være.

Når Redningsselskapet referer til rekordsommer, handler det i stor grad om mindre alvorlige hendelser. Folk ringer heldigvis før de store skadene oppstår og liv og helse settes på spill. Sånn sett har denne sommeren hovedsakelig vært preget av det som redningsmannskapene kaller assistanser.

Jeg glemmer aldri scenen i filmen «SOS se(i)lskapsreisen», hvor de nybakte båteierne øver seg til årets båtsesong ved å ligge under stuebordet hjemme med lommelykt og sovepose. Her insisterer karakteren Arne på at man «måste øva på at ligga trångt för at få den riktiga ruffkänslan, älskling». For mange et klassisk scenario; for andre er det denne situasjonen som representerer selve sommerdrømmen.

Det kan være et stikkord til hvordan «folk i båt» kan bruke høsten til å gå over i kategorien «båtfolk». I utgangspunktet liker jeg ikke denne betegnelsen, men tillater meg selv å bruke utrykket når vi skal snakke om verdien av kunnskap og utdanning i sammenheng med sjø- og båtliv.

Etter at båten har gått i opplag, er det ingen vits i å gjøre det samme med båtlivet. Det kan fortsette på en god måte gjennom forebygging, i form av kursing og utdanning.

Ha som målsetting at flest mulig av familiemedlemmene for eksempel tar båtførersertifikat før neste sesong. Et kurs til båtførerprøven kan være en glimrende julegave, og du kan starte med «lappen» allerede som fjortenåring, men du må vente med å hente den ut til den dagen du fyller 16 år.

Slik lover og regler er i dag, så er alle født etter 1. januar 1980 nødt til å ta båtførerbevis før de kan føre egen båt over 8 meter og med mer enn 25 hk.

Trygghet i båt står og faller ofte med båtkunnskapen til dem om bord. Glem at påbudet fritar store aldersgrupper. Ingen har vondt av faglig påfyll, og her, som i vestsaken, handler det om å gå foran som et godt og samlende forbilde. Båtførerprøven gir en innføring i navigasjon og bruk av navigasjonsinstrumenter, lanterner, nødsignal og sjøens trafikkregler og tar for seg sjømannskap, sikker bruk av båt og håndtering av nødsituasjoner.

Så langt i år har 14 175 personer tatt båtførerprøven. Det er en økning på 25 prosent fra samme tid i fjor. Andelen jenter er stabil på nærmere 30 prosent. I følge en velinformert kilde som driver en av Oslofjordens største marine bensinutsalg, hadde han aldri observert så mange jenter med egen båt som i år. Det bør også båtbransjen ta som et verdifullt signal.

På mange måter gjøres utdanningen for fritidsbåtfolket stadig enklere. Tidligere måtte man oppsøke læringsmiljøer for å gå kurs. Nå er de samme kursene tilgjengelige via nettet, og du kan gjøre mesteparten hjemme i stua. Derfor finnes det snart ingen unnskyldning for ikke å tilegne seg teoretisk kunnskap om båtlivet.

Noe helt annet er jo om dette er tilstrekkelig for å praktisk føre en båt fra A til B. Her kommer trening og øving inn i bildet. Stadig flere forhandlere av båter tilbyr derfor praktiske oppstartkurs i å føre båt. Et bra initiativ, men personlig skulle jeg ønske at dette kom inn i mer organiserte former. Her må politikere og sjøfartsdirektoratet inn i bildet.

Mange av oss som bruker sjøen mye – og da tar jeg med både Kongelig Norsk Båtforbund med sine 35 000 medlemmer og forsikringsbransjen – ønsker at man vurderer en mer praktisk rettet utdanning, både når det det gjelder raske båter og knyttet opp til båtførerprøven. Heller ikke Fritidsbåskipper-sertifikatet (D5L) har praktisk båtkjøring og bruk som en del av pensum og prøve.

Vi kan jo ha en felles «sommerdrøm» om at politikerne behandler dette i sammenheng med den utredningen som skal gjøres i høst om sikkerheten på sjøen og eventuelt vestpåbud.

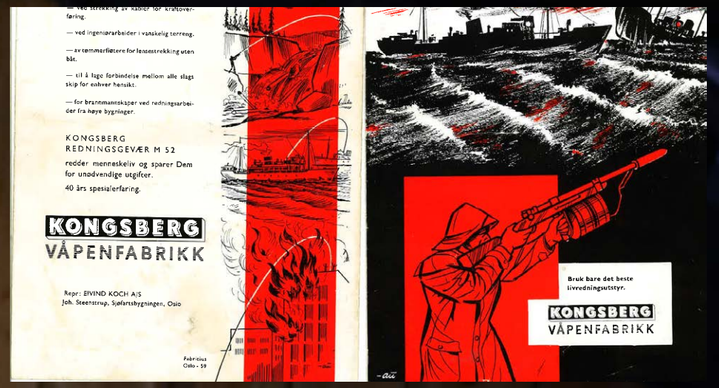
Hovedsaken er å bidra til økt tryggheten på sjøen.

# REDNING MED RAKETT, KANON OG GEVÆR

REDNINGSSTASJONEN PÅ ØSTHASSEL I FARSUND GIR ET UNIKT AUTENTISK INNBLIKK I REDNINGSARBEIDET PÅ 1800- OG 1900-TALLET.

**TEKST:** *Lars Kristian Larsen.* **FOTO:** *Bård Olsen*

**Geværredning.** Theodor Erling Tønnessen viser frem den ombygde mauseren fra Kongsberg våpenfabrikk. Ved hjelp av linen i boksen under løpet fikk redningsmannskapet fysisk kontakt med havaristen.




**Bevart.** Til og med instruksjonsboken for redningsgeværet fra Kongsberg våpenfabrikk er tatt vare på.

I perioden fra 1836 til 1960 er det registrert mer enn to hundre skipsforlis utenfor Lista i Farsund kommune, på sørspissen av Norge. Nordsjøen og Østersjøen møtes her, noe som fører til kraftige strømmer, samtidig som farvannet har mange skjær og grunner. Utstyret som ble brukt til navigering var langt fra det samme som i dag, og feilnavigering var vanlig. Lys fra hus på land ble ikke sjelden forvekslet med lys fra andre fartøyer, noe som førte til påbud om ▸▸

«VÅR HERRE MÅ SE I NÅDE TIL SJØMANNEN, MEN DERSOM VÅR HERRE VIL AT DET SKAL STRANDE ET SKIP, HÅPER VI INDERLIG AT HAN VIL LA DET KOMME TIL KVILJOSTRANDA»

**Komplett bevart.** Redningsstasjonen på Østhassel er komplett bevart med båter og utstyr. Her er redningsbåten Lista, en båt som var svært aktiv i mang en redningsoperasjon.

skodder foran vinduene kveldstid.

Man kunne ikke lenger sitte og vente på at last og lik skulle flyte i land, og i 1854 besluttet fyrdirektøren derfor å opprette redningsstasjoner langs Lista-landet; først på Kviljo og Stave, og senere på Østhassel. Bøndene levde nøkterne liv med liten inntekt. Hverdagen var hard, og skipsforlis kom som en kjærkommen ekstrainntekt. En kvinneforening på Lista skal etter sigende ha avsluttet andakten med:

«Vår herre må se i nåde til sjømannen, men dersom Vår Herre vil at det skal strande et skip, håper vi inderlig at Han vil la det komme til Kviljostranda». Lokalbefolkningen gikk ofte på strendene på leting etter vrakgods, og tømmerplanker som hadde rekt i land ble brukt til å bygge uthus og andre bygninger.

## TØFF FORMANN

I 1887 ble det opprettet redningsstasjon på Østhassel, et værutsatt sted på Øst-Lista. Tønnes Samuelsen Kaade var første formann. Han var kjent som en tøff og uredd mann som ikke fryktet været og havet. Formannen hadde som oppgave å samle frivillig mannskap til å delta i redningsarbeidet.

En historie sier at mannskapet nektet å reise ut etter et skipsforlis ved Rauna, en liten øy utenfor Østhassel. Det var vinterstorm og sludd, og mannskapet kviet seg derfor for å dra ut i båten. Da skal etter sigende Samuelsen Kaade ha satt seg i båten og sagt «om ikkje dåkke bi med – så fære eg åleina». Da kom de om bord, én etter én, og flere sjømenn skal ha blitt reddet.

**Stolt av museet.** Inge Eikeland er avdelingsleder for Lista-museet, og forteller at redningsstasjonen er noe av det mest unike i museets samling.

– Mannskapet fikk nok ganske høyt adrenalinkick. Det må ha vært spennende og meningsfylt å være med på redningsoperasjoner i eldre tider. Det var et farlig arbeid, men de hadde respekt for havet. Historien forteller at mange av dem som jobbet på redningsbåten ikke selv kunne svømme, sier avdelingsleder Inge Eikeland ved Lista museum, som er en del av Vest-Agder-museet.

– I starten var redningsarbeidet organisert slik at redningsmennene sprang mellom gårdene for å samle mannskapet. De forsøkte så å finne et sted de kunne skyte med rakettapparatet, for å komme ut til havaristen. De kunne også ro ut til vraket, men dette var sett på som siste utvei, da skipene ofte slo mot land og lett kunne knuse en liten livbåt, forteller Eikeland.

## RAKETTAPPARAT OG ROBÅT

I snitt var det to totalhavarier utenfor Lista hvert år fram til 1950. Allerede i 1859 ble det laget rakettapparater med skyteline som ble tildelt den enkelte redningsstasjon. Apparatet skjøt ut en line med et tynt tau, som ble brukt til å frakte over et kraftigere tau, som ble strammet opp mellom skutemast og land. En redningsstol ble så sendt ut til havaristen.

Den hadde instruksjoner på flere språk, slik at folk med ulike nasjonaliteter skulle forstå hvordan man skulle sitte i den. Ofte slo bølgene kraftig og skipet beveget seg, slik at de som var på vei i redningsstolen innover lina fikk seg en dukkert eller to. Om havaristen var for langt ute til å bruke rakettapparatet, måtte redningsmennene ut i robåten. 12 mann betjente hver sin åre, og gårdsgutter og fiskere måtte manne seg opp til både natt-temørket og dårlig vær. Formannen satt lengst akter og ga ordre.

Redningsbåten hadde to oljetanker om bord, og ved stor sjø ble olje pumpet ut for å få sjøen til å roe seg.

I desember 1903 forliste den svenske briggen «Ingrid» utenfor Lista. Som 74-åring dro Tønnes Samuelsen Kaade ut og fikk reddet fire av besetningen. Fire omkom. Etter denne bragden ble Kaade utnevnt til æresmedlem av Farsund sjømannsforening.

## FRA KANON TIL GEVÆR

I 1933 overtok NSSR redningsstasjonen på Østhassel. Samtidig ble de to andre redningsstasjonene nedlagt, og utstyret flyttet til Østhassel. Mannskapet på redningsbåten fikk også ny kontrakt, som innebar at de fikk 8 kroner for deltakelse på øvelse og 16 kroner (tilsvarende 550 kroner i dag) for redningsoppdrag.

Rakettapparat og Haubitz-kanon ble utfaset, og nye redningsgeværer ble tatt i bruk. Dette var ombygde mausere fra Kongsberg våpenfabrikk med en tre ▶▶

Theodor Erling Tønnessen ved siden av diplomene som hans far og bestefar fikk av Redningsselskapet for lang og tro tjeneste.

▲ **Bruksanvisning.** Redningsstolen kom med bruksanvisning på flere ulike språk.

◀ **Redningsstol** ble denne innretningen kalt. Skibbrudne skulle ta plass i stolen og bli halt i land som på en taubane. Det ble ofte en våt affære da skipet krenget i bølgene og lina plutselig ble slakk.

hundre meter lang line, møysommelig rullet sammen i en boks under løpet. Denne kunne skyte 275 meter ved godt vær og 250 meter i kraftig vind.

**266 REDDET**

Mang en sjømann ble reddet fra forlis. Dessverre var ikke mannskapet spesielt flinke til å loggføre hendelsene. Mange logger, særlig de eldste, er korte og mangelfulle, og kunne lyde omtrent slik; «Skipsforlis ved Rauna – alle reddet».

I tilfellene der loggene er spesifisert, viser de at det totalt er reddet 266 mennesker i regi av Lista redningsstasjon. Tallet er sannsynligvis langt høyere, uten at man kan konkludere med at samtlige ville ha omkommet uten stasjonens hjelp.

**SOMMERÅPENT**

Østhassel redningsstasjon ble gitt i gave fra Redningsselskapet til Lista museum i 1972. I sommermånedene er stasjonen åpen for publikum hver søndag, og skoleelever fra distriktet er ofte på besøk. Et par ganger i året slippes redningsbåten med skoleelever om bord. Du kan se video fra båtslipp og utstillingen på våre nettsider **www.rs.no**

– Dette er noe av det mest spesielle vi har i museets eie. Alt utstyr og båtene er på plass. Vi er stolte over å ha tatt vare på dette i så mange år, sier Inge Eikeland. ■■

**Redningsbåten** på Østhassel er i bruk minst en gang i året, og ofte er det skoleelever som får oppleve den spektakulære sjøsettingen.

**Amfibiefartøyet Fibus** kom til Lista etter å ha deltatt under invasjonen i Normandie i 1944.

# FRA NORMANDIE TIL LISTA

DUKW VAR ET AMFIBIEFARTØY MED SEKSHJULSDRIFT, BYGGET FOR Å TRANSPORTERE UTSTYR OG MANNSKAP I LAND PÅ STRENDER OG I FARTØYER MED RAMPE. DUKW-KJØRETØYET (KALT DUCK) BLE DESIGNET I 1942, OG VAR I PRODUKSJON FREM TIL 1945.

Totalt ble det bygget 21 147 DUCKer, og det ble formet egne kompanier med spesialtrente amfibiesoldater, som både måtte være habile lastebilsjåfører, båtførere og mekanikere.

I etterkrigstiden ble flere av disse amfibiebilene stående igjen rundt om i Europa, og mange av dem ble solgt.

– Denne kom seg til lands i Normandie, og ble stående i Frankrike før den ble kjøpt av Redningsselskapet i 1949, sier Inge Eikeland, avdelingsleder for Vest-Agdermuseets avdeling Lista.

Redningsselskapet kjøpte to av disse DUCK-ene i Belgia. De ble ombygd med «akterdekk» og overbygg ved Hønefoss karosserifabrikk og så satt i tjeneste. Det ene av disse fartøyene havnet på Lista i Farsund kommune. Der var det på den tiden tre redningsstasjoner, og tanken var at «redningsskøyta» skulle sjøsettes fra strendene og komme seg raskt ut til havarister.

Nå er det Vest-Agdermuseet som eier «FIBUS», et navn fartøyet har fått i nyere tid.

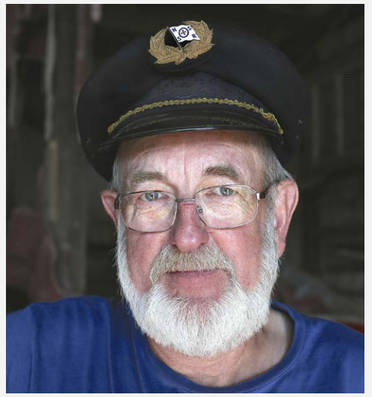
**20 ÅR PÅ LISTA**

Redningsfartøyet, som hadde navnet «Lista/Jæren», skulle egentlig bli brukt både på Lista og Jæren, men steingjerdene på Jæren satte en stopper for dette. Dermed ble «Lista/Jæren» stasjonert permanent på Lista, der fartøyet tjenestegjorde fra 1950 til 1972.

Den senere tiden ble bilbåten mest brukt som en severdighet og vist frem ved spesielle anledninger.

– Den er ikke spesielt sjødyktig, så den var nok ikke involvert i de viktigste redningsaksjonene. Mest ble den brukt fra landsiden for å transportere materiell og stramme redningslinen fra skip til land, forteller Inge Eikeland.

# Lue med historie



Theodor Erling Tønnessens lue er ikke bare et hodeplagg. Den forteller også en historie. Dette var nemlig oppsynsmannslua som både hans far og bestefar brukte da de ledet redningsarbeidet ved Lista redningsstasjon. Lua med NSSR-logoen har sett mye uvær og vært med på tøffe redningsaksjoner i et værutsatt område.

– Jeg trodde lua var tapt, helt til min søster døde og jeg ryddet på loftet i barndomshjemmet som hun hadde tatt over. Jeg fant den i en koffert, pent pakket inn i plastikk.  Nå er den hengt på veggen sammen med diplomene som far og bestefar fikk av Redningsselskapet. Det var selvfølgelig veldig gjevt å finne den igjen, forteller 66 åringen, som har nærmere 40 år i skipsfart bak seg.

Theodor husker godt de mange historiene hans far og bestefar fortalte ham.

En sjarmerende historie fra tidlig 1900-tall var da Theodors bestefar ga sønnen beskjed om å dra til lensmannen og fortelle om skipsforlis utenfor Lista. Den som tipset lensmannen om forlis hadde etter loven krav på én krone i belønning.

– Pappa, som da var 13 år, kastet seg på sykkelen for å si fra til lensmannen. Man skulle springe til lensmannen og si ifra, hadde pappa hørt, så han parkerte sykkelen et stykke unna og løp inn til lensmannen for å fortelle om forliset. Da belønningen skulle utbetales, fikk han dårlig samvittighet og la kortene på bordet: «Jeg har ikke løpt, jeg har syklet», forklarte han. Da smilte lensmannen godt og sa at han skulle få krona likevel.

Theodor, på Lista bare kalt Tudor, forteller at hans far og bestefar var stolte av å være med på redningsarbeidet. Mindre stas var det under krigen, da redningsfolkene av og til måtte søke etter forliste tyske skip. Tyskerne fordrev lokalbefolkningen fra gårdene, men de tolv gårdene der redningsarbeiderne bodde fikk tillatelse til å være igjen, mot at de deltok i redningsarbeid også om det var tyske skip som forliste.

– Pappa kviet seg likevel for å hjelpe tyskerne, og det hendte at han gjemte seg i høyet når tyskerne kom for å få hjelp, sier han.

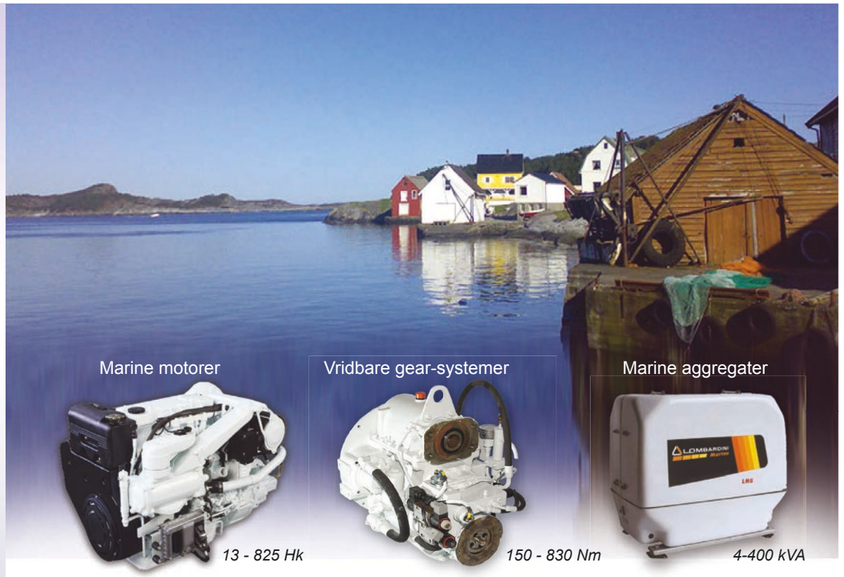
Theodor skal også ha mye av æren for at redningsstasjonen i dag er intakt. Den opprinnelige planen var å flytte utstyret til Horten da stasjonen ble nedlagt. Men etter et par telefoner klarte Erling å få knyttet kontakt mellom Redningsselskapet og museet. Bare noen måneder senere var gavebrevet signert, og Lista museum tok over det historiske bygget, komplett med båter og utstyr.

Albert Moeskausv. 68, 1711 Sarpsborg. Tel: 90 66 82 80 Mail: post@toppfritid.no Web: www.toppfritid.no

**Frydenbø Sabb Motor AS** er en totalleverandør av diesel marinemotorer, gir, aggregat og utstyr til fritids- og yrkesbåter. Vi har serviceverksted for reparasjoner og vedlikehold.

Vi representerer noen av verdens fremste diesel-motorprodusenter, som FPT/Iveco, Lister-Petter og Lombardini Marine. Vi vektlegger driftssikre motorer og er kjent for produkter med høy kvalitet.

***Vår kunnskap - din trygghet***




FPT POWERTRAIN TECHNOLOGIES · SABB · LOMBARDINI Marine · FRYDENBØ SABB MOTOR

**Jotun er en av verdens ledende produsenter av maling og pulverlakker, med 70 selskaper og 36 produksjons-anlegg i 44 land fordelt på alle kontinent. I tillegg har Jotun salgskontor, agenter, og distributører i mer enn 90 land. Jotun hadde i 2012 en total omsetning på 15 852 mill kroner, og har i dag mer enn 9 400 ansatte. Jotunkonsernet er organisert i fire segmenter, og har sitt hovedkontor i Sandefjord.**

JOTUN

**Jotun verner verdier**

*"Jotuns produkter gir et enklere vedlikehold og gode, varige resultater. Da kan redningsskøytene våre bruke tiden sin der de gjør mest nytte for seg - på vannet."*

Webjørn Knudsen
vedlikeholdssjef Redningsselskapet

Fra 2014 er Jotun stolt hovedsponsor av Redningsselskapet.
***Sammen berger vi liv og verner om verdier***

**jotun.no**

# REKORDSOMMER

REDNINGSSELSKAPETS SKØYTER HAR ALDRI HATT FLERE OPP-DRAG ENN DENNE SOMMEREN.

Foto: André Vain Ingelgem

Redningsskøyta «Horn Flyer» topper statistikken med 179 oppdrag i juli.

– Om ikke det er verdensrekord, er det i alle fall norgesrekord, sier skipper Pål Bustgaard på RS «Horn Flyer».

I løpet av knappe fire uker har Bustgaard og hans mannskap rykket ut 179 ganger. Med så mange oppdrag i løpet av en måned er skøyta den mest aktive i Redningsselskapets historie.

Redningsselskapets mannskaper har reddet 15 liv så langt i år. Det er flere enn i hele fjor. Bare i juli hadde redningsskøytene 100 flere oppdrag enn på samme tid i fjor, til tross for at 2013 også var en aktiv sommer.

Det er liten tvil om at det er den gode sommeren i store deler av landet som får folk til å reise ut i båten. De fleste er flinke båtfolk som koser seg på sjøen, men uforutsette situasjoner kan oppstå, selv om man er forsiktig.

Utkjørt distanse for redningsskøytene i juli ble hele 39 400 nautiske mil, som tilsvarer **nesten to ganger rundt jorden!**

| | |
|---|---|
| **46** | **redningsskøyter utførte** |
| **1 590** | **oppdrag i juli, som tilsvarer** |
| **52** | **hver dag.** |
| **3 410** | **personer fikk hjelp og** |
| **1 410** | **båter ble assistert. Av disse var:** |
| **805** | **framdriftshavarier** |
| **772** | **slep** |
| **204** | **dykkeroppdrag** |
| **80** | **grunnberøringer** |
| **39** | **lekkasjer** |

Redningsskøytene var også ute på 10 brannslukninger



## HER ER NOEN AV OPPDRAGENE TIL RS «HORN FLYER» I SOMMER:

Foto: Jim Forås/ RS «Horn Flyer»

**Båtkollisjon**

Fire ungdommer havnet i sjøen etter en båtkollisjon i Skjebergkilen natt til 27. juli.

Foto: Anders Ödman/RS «Horn Flyer»

**Fyllekjøring**

En enslig mann på vel 50 år gikk kraftig på grunn og måtte på sykehus etter å ha gått på et skjær. I følge politiet var mannen påvirket av alkohol.

Foto: Anders Ödman/RS «Horn Flyer»

# UVENTET BRÅSTOPP

Denne familien fikk en uventet stopp midt i ferien da båten smalt på et skjær ved Vesterøy på Hvaler. Heldigvis var redningsskøyta i nærheten og kom raskt til unnsetning. Etter et kjapt dykk, kunne maskinist Anders Ödmann konstatere at båten var like hel. Da var det bare å dra båten av skjæret og fortsette ferien.

# Hell i uhell

Foto: Eli Strand

Den erfarne seileren Hans Einar Linnestad (83) hadde hell i uhell da han grunnstøtte på Herføl i skjærgården rundt Hvaler i sommer. Linnestad, som tidligere har krysset Atlanteren alene, kom fra Danmark. Seilbåten fikk hull i skroget og kunne ikke dras av skjæret. Dagen etterpå var RS «Horn Flyer» og skipsfører Knut Hveding på plass for å bistå den uheldige seileren og hjelpe ham med å tømme båten og sikre at den ikke drev til havs.

## **MOSS:** NY MEDHJELPER PÅ ALLE SKØYTENE

Fra juli i år har alle redningsskøytene fått en ny medhjelper. Bamsen Kai er en myk venn som skal gi trygghet til barn som opplever stress, redsel eller bare trenger en kompis på sjøen.

**God trøst** i en myk og snill bamse.

– Vi fikk bamsen om bord forrige søndag, og han har allerede fått en venn. Det var en båt med to barn om bord som hadde fått motorstopp. Det ble mange inntrykk, og bamsen gjorde det trygt og godt for minstemann, sier skipsfører Geir-Tore Kopperud på RS «Sundt» i Moss.

Til tross for at dette ikke var en dramatisk hendelse, mener Kopperud at bamsen er med på å skape trygghet i en uvanlig situasjon som kan virke skremmende for barna.

– Bamsen er med på å ufarliggjøre situasjonen og fjerner fokuset fra det som skjer. Det er nok ikke bare barna som vil ha glede av Bamsen Kai. Når vi tar godt vare på barna og skaper trygghet rundt dem, blir foreldrene også glade, sier han.

## **SØRGÅSVÆR:** UVANLIG OPPDRAG

Redningsskøyta «Skomvær III» var i midten av august ute på et noe uvanlig oppdrag. De skulle lokalisere og fotografere et objekt som etter sigende skulle være en torpedo fra andre verdenskrig. Bilder ble tatt og videresendt til politiet og Forsvaret. Sistnevnte sendte ut eksplosiveksperter, som etter undersøkelse kunne konstatere at objektet ikke inneholdt sprengstoff. Forsvaret valgte likevel å destruere den rustne, uidentifiserte gjenstanden.

## LANGESUND: Kraftige dønninger

Foto: Torgeir Are Nilsen

Norskekysten byr på mange typer vær. 13. august blåste det friskt i Telemark. Da er det lite hyggelig å få motorstopp. Denne plastsnekka måtte taues i land av RS «Stormbull» i kraftige dønninger. – Av og til kunne vi ikke se havaristen i bølgedalene, forteller mannskapet om bord.



## RISØR: Sprek jubilant

16. september 1914 ble RS «Risør II» sjøsatt fra Risør Båtbyggeri, og på trebåtfestivalen i Risør ble hundreåringen behørig feiret på forskudd. Det var en sprek hundreåring som viste seg frem på festivalen, men så har også den gamle damen fått byttet litt reservedeler her og der. «Risør II» har en lang og rik historie, som startet tragisk året før skøyta ble bygget. Det var under den dramatiske høststormen i 1913 skøytas forgjenger, RS 24 «Risør I» forliste. Denne skøyta har aldri blitt funnet.

Foto: Henriette Thommessen

## **Haugesund:** Kulturminister over bord

Kulturminister Thorhild Widwey, som også er frivillighetens statsråd, hoppet inn i rollen som «mann over bord» da hun deltok på beredskapsøvelse med redningsskøytene «Bergen Kreds» og «Simrad Færder» i august. – Jeg er mektig imponert over arbeidet som gjøres langs hele kysten. Redningsselskapet utgjør en helt sentral del av Norges beredskap, sa Widwey.

Foto: RS "Dagfinn Paust"

## **GROVFJORD:** HJALP SLEPEBÅT

20. august rykket RS «Dagfinn Paust» ut til slepebåten «Chief» i Grovfjord for å fjerne et tau som hadde satt seg fast I propellen. Slepebåten skulle starte slep av laksemerder, da uhellet skjedde. RS-dykker ble sendt ut og tauet fjernet. Dermed kunne slepet fortsette.



Foto: RS "Halfdan Grieg"

## **MÅLØY:** MILJØAKSJON

Redningsskøytene «Halfdan Grieg» og «Simrad Buholmen» ble kalt ut for å legge ut lenser da 8 000 liter fyringsolje rant ut i Måløy havn. Lensene sparte miljøet for store påkjenninger.

## **MJØSA:** BÅTBERGING

Frivillige på RS 148 «Mjøsvekteren» i gang med å berge en båt som har slitt seg.

## Kragerø: Ny Elias på vannet

De nye Elias-båtene er på plass mange steder langs kysten. Den lille redningsskøyta kom til Kragerø i august, og fikk navnet Paradisbukta etter en navnekonkurranse i regi av giveren Kragerø Sparebank.

Foto: Eli Strand

# OSLOFJORDEN: STORMØNSTRING

Grunnlovskonvoien 2014 mønstret historiske fartøyer fra hele kysten til seilas mot Oslo i sommer. Flere fartøyer sluttet seg til underveis, og da konvoien stevnet inn Oslofjorden 17. juli besto den av over hundre båter. De besøkende fikk oppleve den største mønstringen av historiske båter som noensinne har besøkt hovedstaden.

De fleste av Norges flytende kulturminner vedlikeholdes og drives av frivillige lag og foreninger, og tusenvis av dugnadstimer legges ned i båtene hvert år. Det var Forbundet KYSTEN og Norsk Forening for Fartøyvern som samlet båtene og var ansvarlige for konvoien.

– Det er havet vi har levd av, og Norges «riksvei 1» er fremdeles skipsleia langs norskekysten, melder de to foreningene.

# VOLLEN: Folkefest

Det ble en folkefest med rundt 5 000 publikummere på sjø og land da TV 2 og Redningsselskapet inviterte til «Sankthans - Sommerkveld med redningsskøyta».

Foto: Frode Pedersen

Foto: Frode Pedersen

## SÆTRE: KLAR OPPFORDRING

På Sætre har havnesjefen en ganske klar oppfordring til sine gjester: Bli på land om du skal drikke!

Foto: Tanja Krageness

# HITRA: SAMHANDLING OG ERFARINGSUTVEKSLING

Samhandling og erfaringsutveksling sto på agendaen da RS "Askerbæringen" inviterte redningsaktører på Hitra og Frøya til møte. Godt oppmøte fra politiet lokalt og fra distriktet, lokalt brannvesen, Trøndelag brann- og redningstjeneste, ambulansetjenesten, Norsk Luftambulanse, Redningsselskapets sjøredningskorps i Trondheimsfjorden, Kystvakten, FORF og Sivilforsvaret. Her foran en båt som Redningsselskapet har gitt til kommunene for bruk på de mange vannene inne på øyene.

Foto: Stig Fredriksen

## BRØNNØYSUND: ØVELSE

I slutten av august øvde nødetater, Redningsselskapet, Avinor, Sivilforsvaret og Røde kors på eksplosjon i en ferge utenfor Brønnøysund - med hele 80 markører.

– "Nordlys" var bare to døgn unna oss da den eksploderte i Ålesund. Vi har stor trafikk i området, og all trafikk opp til Bodø går via oss, så det er høyst aktuelt for oss å øve på dette, sa brannsjef Geir Hanssen til BANett.

# FARSUND: «Kaper-byen»

Hvert år midt i juli vekkes byens voldelige tradisjoner til liv. Farsund regnes som selve "kaper-byen" i Norge. Egentlig handlet det om at skippere og redere fikk myndighetenes tillatelse til å drive organisert sjørøveri. Byfolket rykket ut i mindre båter og tok kommandoen over større handelsskip. De fikk ført det til land hvor lasten ble fordelt. Virksomheten ble brukt for å skaffe inntekter til byer eller steder der landet var i krig med de som ble kapret.

Foto: Frode Pedersen

# VIKNA: RS «Harald V» slukket brann

Foto: Redningsskøyta «Harald V»

Redningsskøyta kom til og fikk slukket fra sjøsiden da det brant i en båtslipp i Vikna på 1. september. Over 315 000 liter sjøvann gikk gjennom redningsskøytas brannkanon i løpet av kvelden, før brannen var under kontroll.

Flere gassflasker var oppbevart i verkstedhallen, og det var fare for at disse skulle eksplodere. Området ble derfor sperret av, og redningsskøytemannskapets innsats var helt avgjørende i brannslukkingsarbeidet.

Verkstedbygget ble berget, mens byggehallen ble totalskadet i brannen.

–Redningsskøyta var der på et veldig tidlig tidspunkt, og var helt avgjørende for at ikke annen bebyggelse brant ned, sier brannsjef Roger Bratland i Vikna.

Verdier for mellom ti og 20 millioner kroner har gått tapt i brannen, og ti ansatte er permittert på ubestemt tid. Men det kunne gått langt verre dersom ikke samhandlingen mellom etatene hadde fungert slik de gjorde i dette tilfellet.

–Det var en fabelaktig innsats fra RS «Harald V», vi vet at vi kan stole på disse gutta, sier brannsjefen.

# **KRISTIANSAND:** LITT HJELP SPRER MYE GLEDE

Familien i en Joda 290 lå dregget opp rett utenfor Sudreholmen i innseilingen til Kristiansand. De opplevde et av sommerens vanligste uhell for båtfolket. Teiner kan være vanskelige å få øye på, derfor hadde fått teinetauet skikkelig viklet inn i duo-proppen.

-De hadde totalmedlemskap i redningsselskapet, men på grunn av at vi ikke har lov å dykke fra våre frivillige skøyter, ringte eieren av båten direkte til et dykkerfirma i Kristiansand og ba om hjelp, forteller skipper Roy Alnæs på RS155

**Etter jobben** lå to «steintunge» teiner som savnet eier på dekket til redningsskøyta.

Foto: RS «Sundt»

# AVVERGET MULIG KATASTROFE I OSLOFJORDEN

I MIDTEN AV JULI FORHINDRET REDNINGSSKØYTENE «BERGESEN D.Y.» OG «SUNDT» DET SOM KUNNE UTVIKLET SEG TIL EN VELDIG DRAMATISK SITUASJON VED ASPOND I OSLOFJORDEN.

**TEKST:** *Frode Pedersen*

Containerskipet Conmar Island hadde fått maskinstans 176 meter syd av Aspond – en mindre øy som ligger midt i den trangeste delen av innseilingsleden til Oslo, litt nord for Askholmene, hvor det tyske krigsskipet Blücher gikk ned under krigen. Redningsskøyta «Bergesen d.y.» fikk skjøvet på skipets baug for å holde det unna land, slik at de fikk tid til å få liv i maskinene igjen.

Heldigvis var det vindstille på tidspunktet da uhellet skjedde. Det var med å forhindre det som kunne utviklet seg til en meget dramatisk situasjon, i følge skipsfører Pål Abrahamsen på RS «Bergesen d.y.»

– Oppkallet kom via skipstrafikksentralen i Horten. Det er de som styrer all skipstrafikk inn og ut av fjorden. Vi opplevde dette som ganske dramatisk og responderte umiddelbart. Heldigvis lå vi like i nærheten. De hadde forsøkt å få i gang maskinene etter en total "black-out", men da dette ikke lot seg gjøre, ropte de på assistanse.

– Vi var på plass etter få minutter, snakket direkte med brua på containerskipet, pg sikret situasjonen slik at det 138 meter lange skipet fikk ro på seg til å få i gang maskinene. Når du stikker syv meter dypt, er det viktig å ha nok vann rundt seg til å gjennomføre oppstartsprosedyrene, sier Abrahamsen.

Redningsselskapets stasjon på Oscarsborg ligger midt i en av Norges mest trafikkerte farleder, både for fritidsbåter og kommersiell skipstrafikk. Redningsselskapet har beregnet at det i 2012 gikk 18,5 millioner tonnasje og cirka 12,5 millioner passasjerer inn og ut av dette stasjonsområdet årlig.

– Beredskapen vår i Oslofjorden omfatter ikke bare fritidsflåten. Dette var et godt eksempel på at vår tilstedeværelse er viktig for alle som trafikkerer denne delen av fjorden. Vi opplevde her at vi faktisk var nesten alene om å håndtere situasjonen når den oppstod midt på natten. Bare redningsskøyta «Sundt» i Moss var ute og kunne hjelpe oss, sier Abrahamsen.

– Denne hendelsen illustrerer godt det vi har sagt flere ganger etter at 22. julievalueringen kom, at det må settes enda større trykk på debatten rundt beredskapen og sjøsikkerheten spesielt. Vi vet aldri når en ulykke eller katastrofe kommer. At våre mannskaper løste denne hendelsen ganske alene, sier vel noe om at vi har enda et stykke å gå når det gjelder samhandling og gode holdninger til beredskap i dette landet.

Oslofjorden er et av de mest sårbare og folkerike kystnære områder vi har. Jeg er stolt over jobben våre mannskaper gjør for sikkerheten i Oslofjorden, sier generalsekretær Rikke Lind i redningsselskapet.

Foto: Øivind Haug

**Dramatisk.** – Vi opplevde dette som ganske dramatisk og responderte umiddelbart, sier skipsfører Pål Abrahamsen på RS «Bergesen d.y.»

**Full oversikt.** Når situasjonen krever det, har redningslederne Ben Wikøren og Siv Namork alle fullmakter til å dirigere nødvendige ressurser til oppdragene.

# NÅR NØDEN ER STØRST...

ER DU I NØD I SØR-NORGE, ER SJANSEN STOR FOR AT DET ER EN REDNINGSLEDER FRA HOVEDREDNINGSSENTRALEN PÅ SOLA SOM DIRIGERER HJELPEN DIT DU ER.

**TEKST OG FOTO:** *Tanja Krangnes*

Vi kommer gjerne inn i bildet når alt du planlegger går til helvete, sier redningsleder Jan Rikart Lillebøe. Sammen med vaktleder Stein Jarle Langvik sitter han i det dempet belyste operasjonsrommet på Hovedredningssentralen i Sør-Norge, lokalisert noen hundre meter fra rullebanen på Sola Lufthavn Stavanger. De halvsirkelformede arbeidsplassene er innrammet av fem dataskjermer og utstyrt med alt nødvendig kommunikasjonsverktøy for å lede og koordinere redningsaksjoner på sjøen, i lufta og på land.

## ET ENORMT OMRÅDE

Hovedredningssentralen i Norge ble etablert i 1970, etter at myndighetene hadde arbeidet i mange år med å videreutvikle redningstjenesten. Ulikt alle andre land ble redningstjenesten for land, luft og sjø samlet i én enhet og koordinert fra to sentraler: HRS Nord-Norge i Bodø og HRS Sør-Norge på Sola. Ansvarsområdet ble delt ved 65 grader nord. Samtidig ble lokale redningssentraler (LRS) etablert i alle politidistrikt, og en profesjonell redningshelikoptertjeneste ble opprettet med seks baser.

I 1970 besto HRS av tre redningsledere på hver sentral med hjemmevakt. I dag går til sammen 17 redningsledere i døgnkontinuerlig turnus på HRS Sør-Norge og 14 på HRS Nord-Norge.

– Når redningslederne er på vakt, har de alle fullmakter til å dirigere nødvendige ressurser til et oppdrag, forteller avdelingsdirektør Jarle Øversveen, og legger til at HRS har ansvar for enorme arealer.

I sjø og luft er verden delt inn i SAR-regioner (Search and Rescue). Det norske ansvarsområdet går fra 57 grader nord i Nordsjøen til Nordpolen, og fra null-

**DUGNADSÅNDEN ER GRUNNFJELLET I NORSK REDNINGS-TJENESTE**

meridian-grensen mellom Norge og Storbritannia til 35 grader øst.

## SAMVIRKE OG DUGNAD

HRS kan rekvirere egnede offentlige, frivillige og kommersielle aktører til søk- og redningsoppdrag.

– Dugnadsånden er grunnfjellet i norsk redningstjeneste. Området vårt er så stort at ingen etat ville kunne ta seg av dette alene, sier Øversveen, som mener den norske modellen er unik.

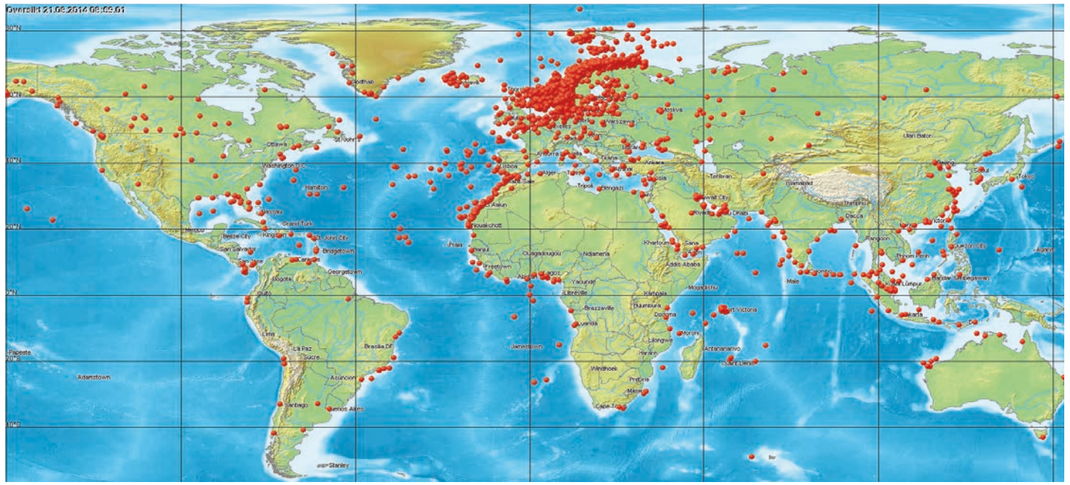
– Jeg har prøvd å forklare «dugnad», «frivillighet» og «samvirkeprinsippet» til besøkende fra land der dette er ukjente begreper. Det er ikke alltid så lett, sier Øversveen med et smil.

Avdelingsdirektøren framhever viktigheten av at aktørene ser sin innsats som en del av en større helhet.

– Informasjonsdeling er avgjørende, og aktørene må kunne tenke utenfor sin egen «boble». Da får vi god, koordinert og kosteffektiv samhandling.

På sjøen er redningsskøytene brukt i rundt 70 prosent av alle hendelser.

– De frivillige er ryggraden i norsk redningstjeneste, og Redningsselskapet er vår viktigste ressurs knyttet til kystberedskapen, sier Øversveen. ▸▸




**Hele verden.** Hovedredningssentralenes operasjonsområde er i praksis hele verden. Dette var oppdragene HRS og HRN håndterte i 2013.

### – PÅ TIDE Å BE OM HJELP

Vi får høre et radioopptak fra en februardag i 1997. HRS kalles opp av kapteinen på bulkskipet «Leros Strength», som er på vei fra Murmansk til Polen. I dårlig vær, rundt 30 nautiske mil fra norskekysten, tar båten inn vann. Kapteinen forteller at baugen er i ferd med å forsvinne ned i dypet. Nå er det på tide å be om hjelp, sier han. Så blir det stille.

– Vi hørte at han fikk sjø inn i munnen mens han snakket, forteller redningsleder Jan Rikart Lillebøe, som var på jobb den dagen ulykken skjedde.

Nærmeste skip er på stedet bare sju minutter senere. Det er ingenting å se før oljesøl og redningsvester kommer til overflaten. Alle 20 om bord omkommer.

I løpet av 21 år som redningsleder har Lillebøe vært på vakt eller blitt innkalt til mange store katastrofer. «Leros Strength» er en av dem, togulykken på Åsta, Sleipner-forliset og Rocknes-forliset andre. Og 22. juli 2011. Uansett ulykkesomfang, er lydnivået i operasjonsrommet avdempet.

– Besøkende blir alltid overrasket over hvor rolig det er her. Stresset skjer på hendelsesstedet, sier Lillebøe.

### VERST MED BARN

Ved store ulykker kaller HRS inn så mange ekstra at vaktleder blir overflødig på operativpulten.

– Vaktleder kan dermed følge loggen, få det store overblikket og lede de korte timeoutene der vi oppsummerer status og fordeler oppgaver, forklarer redningslederen.

Den første timen er avgjørende – og mest stressende, særlig når mange hendelser pågår samtidig.

– Vi vurderer hendelsen, finner ut hva som er «snørr og bart». Vi skal velge ut riktig ressurs til rett tid og på rett sted, påpeker han.

Noen hendelser opplever redningslederne som verre enn andre.

## HRS Sør-Norge i 2013: 5 385 hendelser

**Sjø: 2 979**
RS utkalt 1 963 ganger

| | RS(+) |
|---|---|
| Assistanse fartøy | 1 308 |
| Grunnstøtinger | 234 |
| Driv-gjenstander | 105 |
| Nødsignaler | 68 |
| Branner | 55 |
| Lekkasjer | 38 |
| Kantringer | 27 |
| Drukninger | 26 |
| MEDEVAC | 25 |
| Savnet fiskebåt, | 8 |
| Savnet fritidsbåt | 41 |
| Savnet personer | 3 |
| Kollisjoner | 5 |
| Dykkerulykker | 3 |

**Land: 1 619**
RS utkalt 98 ganger

| | RS(+) |
|---|---|
| Savnet person | 47 |
| Assistanse person | 20 |
| Drukning/kantring | 17 |
| Transportulykker | 3 |
| Skred/ras | 2 |

**Luft: 105**
RS utkalt 14 ganger

| | RS(+) |
|---|---|
| Fallskjermhendelse | 1 |
| Nødlandinger | 4 |
| Nødsignaler | 9 |

◀ **Operasjonsrommet**. Redningslederne var sterkt involvert da operasjonsrommet ble designet. Sju pulter er utstyrt med alt nødvendig utstyr.

▼ **Timeout** rundt kartbordet. Under store hendelser tar redningslederne korte timeouts for en kjapp gjennomgang av situasjonen. Siv Namork og Ben Wikøren er ferdig med dagens vakt. Jan Rikart Lillebøe og Stein Jarle Langvik går på vakt.

**KAPTEINEN SA AT BAUGEN VAR I FERD MED Å FORSVINNE NED I DYPET. SÅ BLE DET STILLE.**

– Det verste er når det er små barn involvert. Det er som regel slik at man enten finner dem med én gang, eller så er noe galt. Da er det bare å dundre ut, sier Lillebøe.

Under de seks timene på vakt har han og kollegaen ansvar for alt.

– Men når vi kommer hjem, har vi ikke ansvar for noe! Jeg har sluttet å ta med jobben hjem, stort sett. Det hender jeg snakker med kona, klipper gress eller går tur med hunden. Så er det bra igjen.

### OPERATIV ERFARING

Det er ikke hvem som helst som blir redningsleder. De har gjerne 15 – 20 års operativ erfaring fra sjø, land eller luft – også på ledernivå. Blant redningslederne på HRS Sør-Norge jobber tidligere sjøkapteiner både med maritim og sivil bakgrunn, piloter og politifolk. Etter ansettelse venter ett år med etatsutdanning.

– Redningslederne er voksne, trygge og kjenner seg selv. De har vært gjennom en rekke tester, slik at vi er sikre på at de ikke har noen «skjulte talenter», forklarer avdelingsdirektør Øversveen.

Jan Rikart Lillebøe var skipssjef på kystvaktskipet «Alta» da han i 1993 bestemte seg for at nok var nok.

– Jeg ville bli pappa til sønnen min, rett og slett. Jeg så ham for lite, forteller han.

Nå er planen å fortsette som redningsleder til han går av med pensjon.

– Vi har et utrolig godt arbeidsmiljø. Mange har jobbet her i over 20 år. Ingen er redd for å si meningen sin, og det er takhøyde for å være uenig. Vi er så godt innarbeidet at vi vet hva den andre tenker, sier Lillebøe.

### SOM SKOLEKALENDEREN

Redningslederne på Sola har en ganske annen hverdag enn kollegene i Bodø, som for det meste får inn hendelser i forbindelse med fiskeriene og skipstrafikken i nordområdene. 90 prosent av Norges befolkning bor sør for 65 grader, og de fleste hendelsene i sør er relatert til fritidsaktiviteter.

– Oppdragsmengden hos oss følger i stor grad skolekalenderen. I sommerferien er folk i båt og på tur i fjellet. På høsten plukker de bær og er på jakt. I jula er det mange hendelser knyttet til ensomhet. Og når snøen kommer, går folk seg bort. I påska er det skiulykker, og de første fritidsbåtene kommer på sjøen med tanken full av dieseldyr, forteller Lillebøe.

I fellesferiemåneden juli håndterte HRS Sør-Norge over 1 000 hendelser – godt over 30 pr. dag, og flere enn noen gang før. Når 2014 er over, regner avdelingsdirektør Øversveen med at de har passert 6 000 oppdrag, med god margin.

– Økningen har sikkert å gjøre med hvordan vi lever. Vi har bedre råd, bedre kommunikasjonsmuligheter og tid til å være ute og gjøre ting på fritida. Og noen gjør ting de ikke kan, sier Lillebøe.

Øversveen er enig. ▶▶

– Snittkompetansen er nok lavere enn før, samtidig som båtene og motorene er større. Og folks forventninger om å bli hjulpet er stor. Men jeg vil understreke at folk stort sett er fornuftige og gode brukere av naturen, sier Øversveen.

**SATELLITTER OG PIRATER**

Selv om verden er delt inn i SAR-regioner, er Hovedredningssentralens operasjonsområde i praksis hele verden. Hvert år behandler redningslederne rundt 500 små og store hendelser utenfor Norges tildelte ansvarsområde.

– En del av hendelsene er alarmer som har gått av ved en feil, men vi tar alltid utgangspunkt i at dette er ekte, sier Øversveen.

I 1994 var nøden svært reell da MS «Achille Lauro» med 1 000 passasjerer om bord begynte å brenne i Det indiske hav. HRS oppfattet alarmen og fikk dirigert andre skip til området. Alle passasjerene ble reddet. Skipet brant opp og sank.

I 2009 ble HRS varslet via hemmelige Ship Security Alert System da det norske skipet «Viking Forcados» ble forsøkt kapret av pirater i Adenbukta – uten hell.

– Vi fanger opp satellittbasert nød fra andre deler av verden. Sammen med en britisk redningssentral peker vi oss ut i antall hendelser, og IMO (International Maritim Organisation) har gitt oss en pris for innsatsen, forteller Øversveen.

Når HRS fanger opp et nødsignal utenfor eget område, håndteres det til hendelsen er løst eller tatt over av samarbeidspartneren i den aktuelle SAR-regionen. Redningslederen kan få oversikt over aktuelle fartøyer gjennom AIS, eller kringkaste en «Enhanced Group Call» i et geografisk definert område.

– Så «shopper» vi blant fartøyene som melder seg og sender de nærmeste. Alle båter er forpliktet til å bidra i henhold til internasjonale konvensjoner, forklarer Øversveen. ■■



# Underbemanning kan være katastrofal

– OPPDRAGENE ER SEKSDOBLET PÅ 30 ÅR, MENS ANTALLET REDNINGSLEDERE ER UENDRET. VI FRYKTER AT LIV KAN GÅ TAPT HVIS DET IKKE TAS GREP, SIER AVDELINGSDIREKTØR JARLE ØVERSVEEN PÅ HOVEDREDNINGSSENTRALEN I SØR-NORGE.

I 1984 hadde Hovedredningssentralen på Sola i overkant av 1 000 oppdrag i løpet av ett år. I år passerer de 6 000 hendelser.

– Jeg ønsker meg seks-sju redningsledere til, slik at vi til enhver tid kan ha tre i stedet for to redningsledere på vakt, døgnet rundt. Den første timen etter en hendelse er kritisk, og det tar tid å kalle inn ekstra mannskap. Har vi tre på vakt, kan vi gjøre en enda bedre jobb, sier Øversveen.

Mengden hendelsen gjør at HRS må prioritere beinhardt.

– Når vi har 15 – 20 parallelle hendelser, tvinges vi til å la de lokale redningssentralene klare seg selv, forteller Øversveen.

**En stadig økende oppdragsmengde** gjør at avdelingsdirektør Jarle Øversveen frykter at liv kan gå tapt dersom ikke bemanningen styrkes.

**AVMAGRET**

I tillegg skulle avdelingsdirektøren gjerne hatt en egen avdeling for samvirke og internasjonalt arbeid.

– Vi får ikke undervist og møtt redningsaktørene ofte nok. Vi har heller ikke ressurser til å være med på så mange øvelser som vi ønsker, eller å være til stede i riktige fora der redningstjenesten er tema, forklarer Øversveen.

– Det er ansatt mange på strategisk nivå innenfor rednings og beredskap, men man har vært sparsommelig i den operative enden. Vi ønsker å videreutvikle norsk redningstjeneste og sørge for effektiv utnyttelse av ressurser. Det kan vi få gjort mye bedre med en operativ stab på fem til sju personer, mener han.

– Vi ønsker ikke å bli et stort direktorat, men det er forskjell på å være «lean & mean» – små og smidige – og avmagret!

**20-25 MILLIONER**

Øversveen mener at en ekstrabevilgning på 20–25 millioner kroner årlig vil kunne dekke både behovet for flere redningsledere og en egen avdeling for samvirke og internasjonalt arbeid. Behovet for økt bemanning er formidlet til justis- og beredskapsminister Anders Anundsen.

**KOMMENTAR FRA DEPARTEMENTET:**

«Vi er kjent med at Hovedredningssentralen, særlig HRS i Sør Norge, ønsker å styrke antall redningsledere på vakt fra to til tre redningsledere, og vi følger situasjonen nøye. Slike innspill eller ønsker må sees i sammenheng med andre behov på JDs områder. Regjeringen har økt bevilgningen til HRS med 9 millioner kroner i 2014. Det vil styrke HRS' operative evne til å lede og koordinere redningsaksjoner og ivareta viktige samvirkeoppgaver», sier statssekretær Hans J. Røsjorde (Frp) i Justis- og beredskapsdepartementet.

«Ettersom det er ulik belastning på de to HRS, er det viktig å arbeide for best mulig bruk av de samlede ressurser både administrativt og operativt. Det er viktig å få til god samhandling og samordning på oppgaveløsningen på alt i fra håndtering av hendelser til samvirkeoppgaver, økonomistyring og administrative oppgaver for øvrig», sier Røsjorde.

Bestillingskode **RS**

# Risskov Bilferie

# Europa til lavpris

**Så billig, at du ikke har råd til å bli hjemme**

**Vakkert høyfjellshotell som har gått i tre generasjoner over 50 år.**
**Ved foten av Sør-Norges høyeste fjell, er Gaustablikk på 960 m.o.h**

Østlandet med Oslo | Bestill innen 31.12

## Vakre Rjukan & høyfjellsliv

**Skinnarbu Høyfjellshotell ★★★**

På hotellet hersker en avslappet og behagelig atmosfære og vertskapet gjør sitt ytterste for at du skal føle deg hjemme. Perfekt opphold for tur i marka & deilig fjell-liv.

- 2 x overnatting med frokost
- 2 x 3-retters middag
- 24t gratis kaffe
- Gratis internett
- Gratis parkering

SPAR OPP TIL 1.416,-

**799,-**

Ankomst: Inntil 30.12.14

**Besøk Europas svar på New York og Tysklands turistmagnet nr. 1. I sentrum av Berlin finner dere dette gode mellom klassehotellet. Besøk mange monumenter, vakre parke, trendy kaffeer**

Berlin

## Pulserende Berlin

**Hotel-Pension Bregenz ★★★**

- 2 overnattinger
- 2 x frokostbuffet
- 1 x velkomstdrink
- Gratis internett
- Gratis bykart

SPAR OPP TIL 77,-

**669,-**

Ankomst: Inntil 27.12.14

**Hotellet har et spa-område på 700 m2 og Aqua Point som er meget populært.**
**Hotellet er nære spennende attraksjoner på f.eks Glücksburg slott**

Nordtyskland

## Shopping i Tyskland

**Hotel des Nordens ★★★★**

Best Western Hotel des Nordens er like sør for Krusà og den danske grensen. Her er det gode shoppingmuligheter i mange butikker i grenseområdet.

- 2 overnatt. m. frokostbuffet
- 2 x 3-retters meny/buffet
- 1 x kaffe
- Adgang til Aquapoint
- Gratis bowlingbane

SPAR OPP TIL 257,-

**1.179,-**

Ankomst:Søndag - torsdag inntil 19.12.14 | Sesongtillegg fra kr. 98 / døgn

**Hotel Norden har en av landets beste beliggenheter i et parkområde ved Haderslev sjø og med utsikt mot Haderslev domkirke.**

Jylland | Bestill innen 31.12

## Ved Haderslev sjø

**Hotel Norden ★★★**

- 2 netter i mini dobbeltrom
- 2 x frokostbuffet
- Innendørs svømmebaseng
- Tilgang til fitness
- Gratis internett

SPAR OPP TIL 739,-

**439,-**

Miljøtillegg 15 DKK / døgn

Ankomst: Inntil 31.12.14

**Nære Aalborg & kun 40 minutter i fra Hirtshals er Hotel Søparken**
**Ligger i koselige grønne områder som grenser til en innsjø**

Jylland | Bestill innen 16.12

## Fantastiske Nordjylland

**Hotel Søparken ★★★**

Perfekt beliggende i Nordjylland bare i kort avstand fra Fårup Sommerland og interessante byopplevelser i Aalborg, ligger det hyggelige Hotel Søparken i Aabybro.

- 2 x overnattinger
- 2 x frokostbuffé
- 2 x 3 -retters meny
- 1 x ettermiddagskaffe & kake
- 1 x velkomstdrink

SPAR OPP TIL 1.013,-

**669,-**

Miljøtillegg 45 DKK / døgn

Ankomst:Mandag - fredag inntil 16.12.14

**Mange vil påstå at Langesund er det stedet i Norge med flest soldager**
**Nyt den norske skjærgården på et av Norges mest barnevennlige hotell!**

Østlandet med Oslo | Bestill innen 31.12

## Skjærgården familiehotell

**Quality Hotel & Resort Skjærgården ★★★★**

Dette hotellet er det perfekte feriested med badepark på 4000 kwd. Lokalisert i den vakre skjærgården ved Langesund. I skoleferiene lager de barnefest på hotellet.

- 2 netter
- 2 x frokost
- 1 middag - meny eller 3-retters
- Inngang til badepark
- Gratis internett og parkering

SPAR OPP TIL 400,-

**1.299,-**

Ankomst: Inntil 30.12.14

**Det skjønne Comwell Varberg Kurort ligger like ved strandpromenaden og har en fantastisk sjøutsikt. Nyt en spaferie i en trivelig by ved havet med mange av aktiviteter for både barn og voksne.**

Götaland | Bestill innen 21.09

## Spa hotell ved havet

**Comwell Varbergs Kurort ★★★★**

- 2 x overnattinger (havutsikt)
- 2 x frokostbuffé
- 1 x SPA-buffé på ank.dagen
- 1 x SPAentré t.o.m kl 14 dag2
- Gratis internett & parkering

SPAR OPP TIL 742,-

**1.719,-**

Sesongtillegg fra kr. 45 / døgn

www.risskov.no
tlf. 32 82 90 00

- Vi finnes i Norge, Sverige, Danmark & Tyskland
- Over 600 hoteller i Europa til rabatterte priser
- Personlig service fra vårt call - senter

Gjelder for alle Risskov Bilferies opphold: • Prisen er pr. person i dbl. vær. • Gode barnerabatter • Mulighet for flere dager • Ekspedisjonsgebyr fra kr. 59,- • Spar ift. hotellets egen pris • Forbehold om utsolgte datoer • Evt. miljøtillegg betales på hotellet • Reisearrangør: Risskov Autoferien AG • Ring & hør nærmere • Åpent hverdager 9-17.

www.risskov.no
tlf. 32 82 90 00

RISSKOV BILFERIE

# Hvit engel til salgs

*Det er ikke med lett hjerte han nå vil selge RS 32 «Kragerø». Men for båtentusiasten Olav Bjørshol venter det alltid et nytt båtprosjekt i det blå.*

**TEKST OG FOTO:** *Eli Strand*

De vakre og livreddende redningsskøytene i Colin Archer-klassen gikk under betegnelsen «De hvite englene». RS 32 «Kragerø» kunne trygt kalles en hvit engel, etter å ha reddet 37 mennesker fra den visse død og assistert mer enn 1200 fartøyer.

**FOLK I HUSAN**

Olav Bjørshol er for mange best kjent som faren til Ari Behn, men for båtfolket er han først og fremst kjent for sin enorme interesse og ikke minst kunnskaper om gamle båter.

*– 1996 hentet du «Kragerø» hjem fra San Francisco, og nå, etter alle disse årene og tusenvis av arbeidstimer, vil du altså selge denne skatten?*

– Det er ikke lett å kvitte seg med skøyta som har betydd så mye for meg, men som du kanskje har lagt merke til, så blir heller ikke jeg yngre med årene. Jeg har sjekket grundig med barna mine, og heller ikke de har tid og krefter nok til å overta denne vakre båten.

Bjørshol forteller at skøyta de siste årene har blitt brukt som lystbåt, men at han mye heller vil at den skal komme flere mennesker til gode, og aller helst barn og unge.

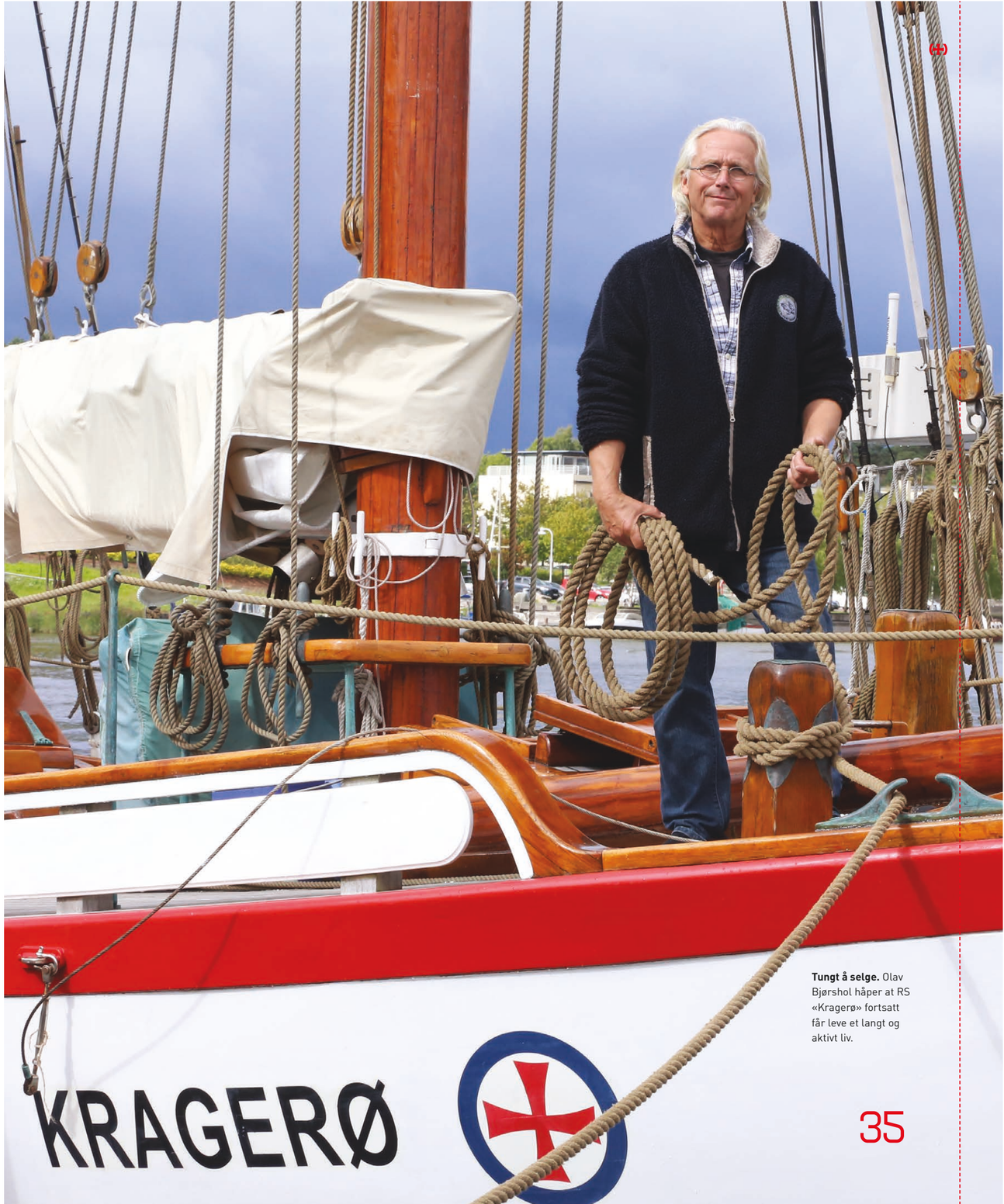
– Det er som Kari Bremnes synger om, at det skal «bu folk i husan». Båter som dette må ha folk om bord hele tiden. Den har så mye av historie og innebygd trivsel at den helst bør være tilgjengelig for mange hele tiden, sier han.

**ISEGRAN-FOLKET**

Den 7. juni 2002, på Redningsselskapets dag, ble «Kragerø» etter omfattende restaurering satt på vannet. Begivenheten, som var en milepæl for Bjørshol, fant til og med sted på hans egen 50-årsdag.

– Samme høst seilte vi til Isegran i Fredrikstad. Der hadde «Kragerø» fått plass i museumshavna. Det var et lykkelig valg. Der møtte jeg Isegranfolket, som er et eget folk som lever på øya Isegran midt i Fredrikstad, sier en fornøyd Bjørshol.

Isegran er faktisk et eget lite samfunn, slik båtentusiasten hele tiden poengterer. Selv i lett regnvær er det en åpenbaring å komme ned til havna ved Glomma. Her ligger båtskattene på rekke og rad. Ved siden av «Kragerø» ligger også RS «Storebrand» til kai, med eierne Solveig og Olav hjertelig til stede. Nesten før jeg har fått hilst på, blir jeg invitert om bord og får en omvisning i skøyta, som også er restaurert og godt vedlikeholdt. ▶▶




**Tungt å selge.** Olav Bjørshol håper at RS «Kragerø» fortsatt får leve et langt og aktivt liv.

**Vind i seilene:** «RS Kragerø» var en av de mange gamle redningsskøytene som var i aksjon under årets trebåtfestival i Risør.

Under kaffebesøket her blir Bjørshol tatt i skole fordi han våger å vurdere å selge naboskøyta.

– Men du har sikkert allerede blinket deg ut et nytt prosjekt allerede, kjenner jeg deg rett, ler Solveig på «Storebrand».

Ett av prosjektene Olav Bjørshol gjerne skulle ha realisert, er en nedfellbar bro over til Isegran.

– Hver kveld skulle vi ha heist opp broa med beskjed til omverdenen: «Nå sover Isegran-folket»

*– Så dere ser for dere en slags fristat, med fri hasj og det hele?*

– Langt ifra; for Isegran-folket holder det lenge med kaffe og wienerbrød, ler de to båteierne.

## KANSKJE KOMMER KONGEN

Den 94 år gamle redningsskøyta rommer naturlig nok mye historie. Bjørshol har selv tatt vare på noe av den gjennom en fyldig utklippsbok som han stolt viser frem.

I mange av utklippene er båtmannen konsekvent omtalt som «faren til Ari».

*– Hvordan er det egentlig å bli omtalt som faren til Ari?*

– Det har jeg et helt uproblematisk forhold til, ler han. Det er jo en av de tingene jeg faktisk er!

At sønnen som giftet seg med kongsdatteren har tilbrakt tid i skøyta, er det ingen tvil om. Mange andre prominente gjester har nok også vært om bord.

Har du tid og penger nok til å overta «Kragerø», kan kanskje også du håpe på et besøk av vår seilerinteresserte konge. Eller kanskje han allerede har vært der.., tenker vi for oss selv, men velger å la spørsmålet ligge. ■■

**Motvillig salg:** Det er ikke med lett hjerte at Olav Bjørshol nå ønsker å selge «RS Kragerø»

**FAKTA**

**Historisk:** Redningsskøyta har en stolt historie, her på havet tidlig på 1920-tallet.

**Historien til «Kragerø»**
Kvinneforeningen av NSSR i Kragerø samlet inn brorparten av midlene til finansiering av redningsskøyta. Dette medførte at den fikk navnet «Kragerø». Fartøyet har vært stasjonert langs hele norskekysten fra Vardø i nord til Herføl på Hvaler i syd. RS 32 «Kragerø» har reddet 37 mennesker fra den visse død og assistert 1275 fartøyer. Hun var i sammenhengende tjeneste i 40 år. Under krigen fraktet hun flyktninger til Sverige. Etter krigen gjorde skøyta tjeneste som minesveiper. I 1960 ble «Kragerø» solgt ut av Redningsselskapet. Hun lå da i Fredrikstad. En amerikaner ved navn Glisner fra San Diego kom og hentet skøyta og seilte henne over. Etter få år ble hun solgt til ny eier i San Francisco. I 1995 fikk Geir Bache Mathisen i Moss en fax fra en venn i USA om at «Kragerø»var til salgs. Han gav faxen til Olav Bjørshol. Etter et par telefonsamtaler og tre dager var Olav Bjørshol på vei over til USA for å se på redningsskøyta. I april 1996 seilte han og et frivillig mannskap «Kragerø» hjem til Norge.

**RS 32 «KRAGERØ» FAKTA**
Bygget 1920 etter Colin Archers tegninger av Vardø/Solli-typen.
Lengde: 47 fot (14,47 meter)
Bredde: 4,98 meter
Dybde: 2,61 meter
Motor: Deutz, 2 stk med Hurt vinkelgear
Propell: Gori trebladet foldepropell, 2 stk
Kjølvekt: 9 tonn bly, utvendig ballastkjøl
Seilareal totalt: 180 kvm

# Nytt design, Samme høye kvalitet

Vår nye etikettdesign vil nå fullt ut reflektere den "high-tech" formuleringen som Seajet's kunder forventer.

For å hindre begroing gjelder Seajet 031, 033, 034 og 035 denne kommende sesongen. Innholdet forblir akkurat det samme som før.

Bruk bunnstoff som inneholder biocider på en trygg måte. Les alltid bruksanvisningen og produkt informasjonen nøye før bruk.


RIKKE LIND, GENERALSEKRETÆR

## – VÅRE VIKTIGE DONATORER REDDER LIV

Fint vær fører til stor utfart på sjøen og mange oppdrag for Redningsselskapet. Det har vært en fantastisk og hektisk sommer! Bare i juli hadde redningsskøytene 100 flere oppdrag enn på samme tid i fjor, til tross for at 2013 også var en aktiv sommer.

Så langt i år har Redningsselskapet reddet 14 liv, og over 10 000 mennesker har fått hjelp av redningsskøytene. De fleste koser seg på sjøen, men uforutsette situasjoner kan oppstå. Alle kan havne i en situasjon der motoren streiker eller man får tau i propellen.

Oppdragsmengden viser at vår tilstedeværelse er viktigere enn noen gang, og at vi er ryggraden i sjøberedskapen langs norskekysten.

Jeg er stolt av at mange donatorer stiller opp for Redningsselskapet. I år bidrar de til å bedre sikkerheten til sjøs ved å donere fire nye redningsskøyter som skal bemannes av frivillige og sikrer en enda tettere beredskap langs kysten.

Foto: Frode Pedersen

**Stolt donator** Christen Sveaas kunne overrekke generalsekretær Rikke Lind RS 155 «Bendt R. Rasmussen» på en av sensommerens fineste dager i sørlandsskjærgården.

Vi har allerede fått på plass et nytt frivillig sjøredningskorps i Ålesund, som fikk ny skøyte gitt av en engasjert administrerende direktør Henrik O. Madsen i Det Norske Veritas. Dette er den andre redningsskøyta Det Norske Veritas gir, og den fikk sitt navn under en flott dåp i Ålesund på selveste Sankthansaften.

Korpset i Kristiansand døpte sin nye skøyte i slutten av august. Her stilte donator Christen Sveaas med fullriggeren «Sørlandet», og 100 gjester fikk være med på en av de mest spektakulære dåper i Redningsselskapets historie.

Videre er det planlagt utskifting av skøytene til korpsene i Tønsberg og Mandal i løpet av høsten.

Bare siden 2007 har våre donatorer bidratt med 183,5 millioner til nye redningsskøyter. Fantastisk! Men samtidig med våre ambisjoner om å fylle flere beredskapshull, bygge flere tilpassede båter og på den måten redusere responstiden ytterligere, håper vi at flere nye donatorer melder seg på stafetten.

Beredskapen til sjøs er helt avhengig av våre donatorer, og det hadde ikke vært mulig å ha en av verdens mest moderne flåter med redningsskøyter uten den økonomiske støtten som våre samarbeidspartnere og donatorer gir oss.

Derfor håper jeg dere alle sender oss en tanke neste gang dere passerer en av våre 46 redningsskøyter, eller våre fire spesialbygde ambulansebåter. Uten private givere hadde det ikke vært mulig å drive vår virksomhet slik den drives i dag.

Redningsselskapet er godt i gang med å utvikle en ny type hurtiggående redningsskøyte til bruk av våre frivillige mannskaper. Fredrikstad-baserte Hydrolift skal bygge ti redningsskøyter, som Bård Eker selv har designet. I første omgang skal det bygges én skøyte, men bedriften har opsjon på ytterligere ni. Første skøyte er finansiert av donator Einar Staff, men vi er avhengig av flere nye donatorer for å få bygget de ni neste skøytene i den nye klassen.

Samarbeidet med Eker Design og Hydrolift er allerede godt etablert siden de også har utviklet de nye Elias båtene. Disse har i sommer lært tusenvis av barn og unge om sjøsikkerhet. Jeg vet at mange barn sitter igjen med gode sommerminner etter å ha fått kjørt med denne flotte, lille redningsskøyta. Hvert år arrangerer vi også sommerskoler for barn over hele landet, og bidrar til at de ikke bare har unike sommerminner som vil vare livet ut, men også for at de har fått med seg viktig lærdom om sjøsikkerhet og regler som de vil ta med seg hjem. I år feirer vi faktisk ti-årsjubileum for sommerskolene, og har gjennom denne perioden tatt ansvaret for opplæringen av mer enn 10 000 barn i sjøvett.

Høsten har meldt sin ankomst mange steder i landet. Med den lukker fritidsbåtflåten seg inne bak store presenninger, men samtidig starter andre på sin sesong. De store fiskeriene dras i gang, og høst- og vinterstormene setter inn. Våre mannskaper skifter litt fokus, men profesjonaliteten og engasjementet er like høy. I 2013 assisterte vi om lag 900 fiskefartøyer langs norskekysten, og redningsskøytene deltok i søket etter ni savnede fiskere og tre savnede fiskebåter.

Vi er beredskap; beredskap er oss, 24 timer i døgnet 365 dager i året.

Ha en fin høst!

Rikke Lind

# BENSIN I BLODET OG BØLGER I HÅRET

FØDT MED SØLVSKJE I MUNNEN, BENSIN I BLODET OG BØLGER I HÅRET. HAN ER IKKE ET A4-MENNESKE, OG ER FRITTALENDE SOM SIN KJENTE ADVOKATONKEL. NÅ SITTER EINAR ANDRE STAFF PÅ ANDRE SIDEN AV KAFÉBORDET FORDI HAN HAR BESTEMT SEG FOR Å BRUKE LITT AV ARVESØLVET PÅ UTVIKLINGEN AV EN NY TYPE REDNINGSSKØYTE.

**TEKST OG FOTO:** *Frode Pedersen*

La oss ta det i riktig rekkefølge: Sølvskjeen, bensinen og bølger i håret.

Einar Andre Staff hadde en bestefar som var grossist i bakervarer og lidenskapelig sportsjournalist med eget blad. En mann som hele tiden jobbet med kolonial eller hoppteknikker, fram til siste halvdel av forrige århundre. Han var også æresmedlem i Oslo Idrettslag, og ble 12. mars 1960 utnevnt ridder av 1. klasse av St. Olavs orden for samfunnsnyttig virke.

Bestefar Einar la grunnlaget for familieselskapet og sølvskjeen som etter hvert gikk i arv. Faren drev så selskapet videre. Etter hvert ble det delt og fordelt, og tredjegenerasjon har valgt å forvalte pengene på annet vis. Familiefirmaet ble solgt i 1992, og siden da har Einar Staff hatt mange roller i norsk næringsliv. Og hvis vi teller opp hans engasjementer, finner vi interesser innenfor mange bransjer. Men i hovedsak handler det om innovative investeringer og eiendom.

– Faren min var forresten en elendig sjømann, klarte nesten ikke å legge til ved brygga uten at noe gikk galt. Så der har vi nok gått litt forskjellige veier, for å si det sånn, sier tredjegenerasjon.

Einar Staff liker ikke å snakke om penger. Han reiser kollektivt mellom sommerboligen på Nesodden og huset på Konglungen. Det vil si; han reiser med fergene og hurtigbåtene som går i rute i Oslofjorden. Han legger trykk på *aldri* noe annet enn båt. Privatbilen kjører han så lite som mulig. Han setter seg hundre ganger heller i en båt enn i en vanlig bil.

Ja, hvis det ikke handler om rallybil da. For det driver han også med, når rastløsheten slår inn og gutta fra hans eget motormanagement-firma ringer og sier de har ledig plass i en racer- eller rallybil ett eller annet sted på kloden.

## ELSKER SJØEN

Han har seilt på de syv hav, men mener det fortsatt finnes mange steder som må besøkes. Hvert år pakker han ned ekspedisjons-RIBen sin, som han eier sammen med tre andre venner, putter den i en kontainer og drar på tur til nye land og kyster.

Den tøffeste turen gikk nok fra Halifax på Nova Scotia i Canada til New York. Det var i 2012, og på turen sørover måtte de trosse orkanen «Leslie». Det ga dem bortimot lokal heltestatus i mange av havnene de var innom. Etter 1000 sjømil nærmet reisen ▸▸

**Donator.** Einar Staff hadde satt av penger til Redningsselskapet i sitt testament, men likte Rikke Linds ide om å «bidra med noe morsomt mens han fremdeles var i live». Nå er Bård Ekers 3D-tegninger av den nye Staff-skøyta klare, og byggingen kan begynne.

**To versjoner.** Skøytene i Staff-klassen kommer både i åpen og lukket versjon, og designet minner mye om Bård Ekers Hydrolift-båter. Staff-skøytene er designet for frivillige mannskaper, og skal blant annet ha rescuerunner og sykebåre om bord.

seg slutt, da de kom opp Hudson River med Grand finale i kjernen til det store eplet; Manhattan.

– Det var ikke mange som hadde sett en åpen RIB på 30 fot med 2x250 hk og åtte gærne mannfolk om bord langs den ruta. Dette var i slutten av september, og orkanen Leslie hadde krøpet oppover kysten fra Karibia og helt opp til oss på Canadas atlanterhavsside. Da var vi tre uker på reise, alle på sjøen. Turen endte i ett av mine livs høydepunkt som «sjømann». Det var da vi seilte rundt frihetsgudinnen, inn i Hudson River og fikk sett Manhattan fra begge sider. Det var et stort øyeblikk blandet med vemod, stolthet og gåsehud-feeling, sier Staff.

Samme mann og RIB har rundet både Nordkapp og Kapp Horn. Nordkapp passerte de 4. mai i år, på ferden fra Havøysund og ned til Svolvær i Lofoten.

## BÅDE SEIL OG MOTOR

Når han ikke er på oppdagerferd, seiler han gjerne som mannskap på en større klassisk seilbåt. I påsken seilte han Antigua Historic Yachtrace i en norskeid 85 år gammel dame med det følelsesfulle navnet «Sincerity». 94 fot med baugspryd, og en seilføring som krevde sitt mannskap. Nå har han fått tilbud om å seile damen opp Grønlands østkyst. Kanskje han øver seg til å være klassisk reder selv. Han har nemlig kjøpt seg inn i den norske treseiler-skjønnheten Vema 3.

Mer bensin og bølger. I tillegg til sin ekspedisjons-RIB, eier han en 14 fots skjærgårdsjeep og en 29 fot Sea Hawk med voksent maskineri på hekken. Han er heller ikke ukjent med båtrace og tar gjerne turen jorda rundt for å ratte noen av verdens raskeste båter. Han har blant annet prøvd seg som offshore 1- og offshore 2-pilot. Sistnevnte klasse testet han ut i New Zealand.

## UREGJERLIG

Einar Staff er en temmelig uregjerlig type, og på den måten ligner han vel litt på sin kjente advokatonkel Tor Erling; kjent for sterke meninger som ofte går på tvers av det som er politisk korrekt.

– Jeg liker vel individualister. Folk som «tenker sjæl» og har oppdagerånden intakt. På den måten får vi forløst flere idéer, og så kjenner vi at vi lever, på godt og vondt, sier Staff.

## HVORFOR «EGEN» REDNINGSSKØYTE

– Det er vel litt sammensatt. Egentlig handler det om at jeg liker jobben Redningsselskapet gjør. Så kjente jeg Rikke Lind fra før, og da hun hørte at jeg hadde satt av noen penger i mitt testament til en redningsskøyte som skulle bære min fars navn, som også hette Einar Staff Sr., tok hun kontakt og spurte om jeg ikke heller ville bidra med noe morsomt mens jeg var i live, sier en lattermild Staff.

Han kjenner Bård Eker fra før og har stor respekt for Ekers design og hans gründerånd. Staff er derfor komfortabel med valget som ble gjort da Eker fikk jobben med å utvikle – og senere beskjed om å bygge – den første båten i det som skal bli Redningsselskapet nye spydspiss i det lettere segmentet. I gangene kalles den bare Staff-klassen – en båt som kan leveres både i lukket og åpen versjon og bygges i glassfiber. Den settes i tjeneste som redningsskøyte for de frivillige mannskapene og der forholdene ikke krever havgående fartøy, men der en mindre og rask båt passer best.

– Vi er glade for at Einar Staff valgte å være med på dette nye prosjektet. Det er alltid en utfordring å tenke nytt når det gjelder redningsskøyter. Her er det snakk om å fylle beredskapshull langs deler av kysten. Denne gangen går vi kanskje en smule utenfor komfortsonen vår, men samtidig utfordrer vi både norske båtbyggertradisjoner, et yngre designermiljø og norsk næringsliv til å være med på dette, sier generalsekretær Rikke Lind. ■■



LEONBERG

White is the new orange

RS Sea Lion er en kvalitetsvest fra Hansen Protection, som også leverer til våre profesjonelle redningsmenn.
Den er lett, oppblåsbar og har god bevegelighet og komfort. Leveres i hvit, sort og grå med klikk eller D-ring.
Bestill på rs.no/nettbutikk til **MEDLEMSPRIS KR. 1095,-** (Ordinær pris kr. 1395,-)

RS(+) Redningsselskapet

INDUSTRI ENERGI

**Industri Energi** organiserer 58 000 medlemmer innen produksjon av aluminium og andre metallproduserende industrier, solenergi, petrokjemisk og farmasøytisk industri, samt møbel- og kjøkken. Industri Energi er også den største arbeidstakerorganisasjonen innen olje- og gassindustrien i tillegg til innen glass- og keramiske virksomheter. Videre organiserer forbundet ansatte innen skiproduksjon, i miljøbedrifter, vaskerier, renserier, plastbedrifter, fiskefor- og fiskemelbedrifter, og en rekke andre bransjer. Forbundet organiserer medlemmer i et område som står for 80 prosent av norsk eksportverdi.

*www.industrienergi.no*

## SOLIDE B TBUKKER

- Trinnløs regulering av vinkel
- Kun en bolt å stramme
- Øyebolt for feste av stropp under kjølen
- Brukshøyde 110 cm
- Passer de fleste båter opp til 30 fot
- Flatpakkes enkelte ved å løsne en bolt

**Pris 980,-pr par.**

*+ frakt i hele Norge 255,*

## KJLKA SSER

- Tåler vinterfrost

**Pris 1036,-pr sett a 4 stk.**

*+ frakt i hele Norge 255,*

**UTSALG**

Sandefjord, Skolmar 12
Tlf: 33 03 66 49
Mail: salg@fonix.as

**www.f nix.no**

*Livsglede gjennom arbeid*

fønix

# NY MOTOR

## er rimeligere enn du tror!

Du har hatt båten din i mange år og den er blitt som et familiemedlem. Du har lagt ned masse tid og penger på å holde skrog og interiør vedlike og gjerne oppgradert litt hvert år. Båten er som ny, men motoren er sliten.

**Mercury MerCruiser** har spesialisert seg på å gi din gamle båt nytt liv, **uansett hva slags motor du har fra før**.

Med Mercury MerCruisers **Bytt Til Nytt**-program er det **enklere** og **rimeligere enn du tror** å gi båten ditt et nytt og problemfritt liv.

Mercury MerCruiser har motor, drev og gear til de fleste modeller, både bensin- og diesel. Ta kontakt så finner vi en løsning for DIN båt.

**Priser fra 102.000 ***

Mercury MerCruiser 3,0L TKS med Alpha drev, transom, kabler og instrumenter. Ved overgang fra Volvo Penta er adapterplate inkludert.

* prisene er ink hk-avgift og mva.
Montering kommer i tillegg.

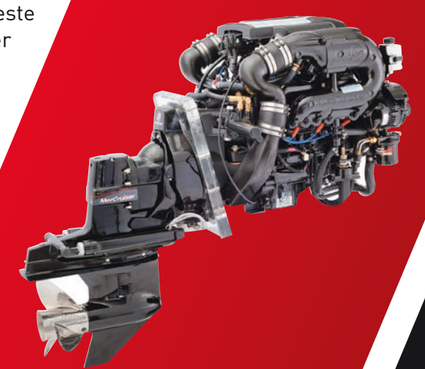
Din nærmeste forhandler finner du på
**www.mercury.no**

MERCURY MerCruiser

MERCURY 75 YEARS EST 1939

***Ny Mercury MerCruiser:***

- ***Bedre ytelse***
- ***Økt verdi***
- ***Sikkerhet***
- ***Den siste og beste teknologien for bedre båtopplevelse***
- ***Reduserte drivstoff- og vedlikeholdskostnader***
- ***Miljøbesparelser***
- ***Større båtglede***



**Verdens mest kjøpte innenbordsmotor**

# DA ØVELSE BLE VIRKELIGHET

**NÅR MAN VET AT DET ER FOLK I SJØEN, OG NOEN HAR HØRT ROP OM HJELP, ER DET LETT Å TENKE DET VERSTE.**

NI MÅNEDER ETTER AT SJØREDNINGSKORPSET I SUNNHORDLAND BLE OPERATIVT, REDDET DE SITT FØRSTE LIV. – DET VAR EN HERLIG FØLELSE DA VI FANT HAM. ALT VI HAR ØVD PÅ KOM TIL NYTTE, SIER BÅTFØRER JAN TORE BRÜCKNER.

**TEKST OG FOTO:** *Tanja Krangnes*

*– Skjermen var nesten helt svart. Men plutselig ser jeg en skikkelse kravle opp på land. Jeg ser ham helt tydelig, som en hvit figur i alt det svarte. Oppe på land løfter han så vidt opp armene og veiver om hjelp.*

En bekmørk midnatt midt i august blir vaktlaget til Nils Inge Hatlevik, Roy Kristensen og Jan Tore Brückner kalt ut av Rogaland radio til en seilbåt som er tom for diesel. De setter seg i hver sin bil, og kjører mot basen på Eldsøyane på Stord for å rykke ut med RS «Simrad Færder». Idet båtfører Brückner parkerer, ringer vakttelefonen på nytt. Hovedredningssentralen ber om at de undersøker en mulig båtbrann.

– Vi omprioriterte med en gang. Ved båtbrann tenker man alltid at det kan være folk i sjøen, sier Brückner.

## LOKAL INTERESSE

Sjøredningskorpset i Sunnhordland ble startet i fjor vår, og interessen for å bli frivillig på en redningsskøyte var stor i lokalsamfunnet. I mai kom redningsskøyta på plass, og etter noen intensive måneder med kurs og øving ble korpset operativt i november. Et snaut år senere er 30 frivillige utsjekket som mannskap, og ti nye er under opplæring.

– Så langt i år har vi hatt rundt 70 oppdrag. Det meste er slep, framdriftshavari og starthjelp. Vi har også deltatt i noen søk og et par branner. I tillegg har vi øvd mye alene og sammen med naboskøytene i Haugesund og Bergen, forteller Hans Kristian Kismul, som er leder i sjøredningskorpset.

## LYSENDE SKIKKELSE

Tilbake til båtbrannen i august. RS «Simrad Færder» har funnet den brennende båten rundt en kilometer fra land, nesten helt utbrent. Mannskapet kontakter båten som meldte fra om brannen.

– De fortalte at de hadde hørt rop om hjelp i retning land, sier båtfører Brückner. Redningsskøytemannskapet beregner strømforholdene og setter opp et søksområde. RS «Bergen Kreds» og Sea King-helikopteret er også underveis for å delta.

**Livredderne.** F.v. Jan Tore Brückner, Nils Inge Hatlevik og Roy Kristensen.

Brückner styrer både båt og lyskastere. Nils Inge Hatlevik speider fra akterdekket, mens Roy Kristensen leter med det varmesøkende kameraet.

– Skjermen var nesten helt svart. Men plutselig ser jeg en skikkelse kravle opp på ▶▶

◀ **Funnstedet.** Her fant vi den utbrente båten. Herfra hadde havaristen svømt nesten en kilometer inn til land, forteller Jan Tore Brückner.

land. Jeg ser ham helt tydelig, som en hvit figur i alt det svarte. Oppe på land løfter han så vidt opp armene og veiver om hjelp, forteller Kristensen.

– Da trakk vi et lettelsens sukk, sier Hatlevik.

**STORE BRANNSKADER**

Brückner setter baugen inn mot den bratte fjellsida, der havaristen har kravlet opp etter å ha svømt i bortimot en kilometer. Hatlevik og Kristensen hjelper ham om bord og tar ham under dekk, der de får av ham klærne og pakker varme tepper rundt den nedkjølte kroppen. De får bekreftet at havaristen var alene i båten, og kjører så inn mot Leirvik, der ambulansen venter.

– Vi snakker med ham hele veien inn til land, for å holde ham ved bevissthet. Han var nok i sjokk, sier Hatlevik.

Framme i Leirvik blir havaristen, som har alvorlige brannskader på armene, fraktet til Haukeland sykehus for behandling.

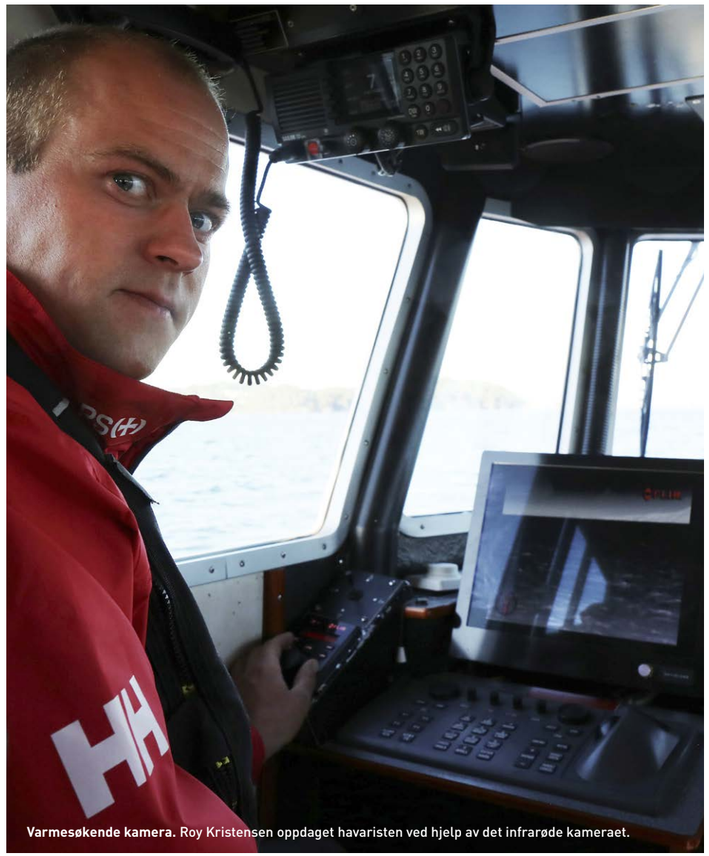
Livredderne på RS «Simrad Færder» fortsetter nattens innsats og setter kursen mot seilbåten som mangler diesel, og med en veldig god følelse innabords.

– Det føltes helt herlig. Når man vet at det er folk i sjøen, og noen har hørt rop om hjelp, er det lett å tenke det verste. Det var langt fra den brennende båten og inn til land, sier Brückner.

Etter ni måneder med øvelser og ikke fullt så dramatiske hendelser som nattens, kan de konkludere med at de jobber godt sammen.

– Det gikk på automatikk. Vi fikk svar på hvorfor vi øver så mye. Vi ser at vi kan det vi skal, konkluderer Hatlevik. ■■

Travel sesong. RS «Simrad Ferder» har så langt i år hatt rundt 70 oppdrag.


Varmesøkende kamera. Roy Kristensen oppdaget havaristen ved hjelp av det infrarøde kameraet.



Dine **fordele** ved forsikring hos **Pantaenius**

DEN 13091 www.hqhh.de 04/2013

**Hjælp ved uheld**
Du har behov for bugsering til nærmeste værft?
Pantaenius overtager omkostningen dog begrænset op til DKK 37.500,00!

**Inspektionsomkostninger**
Du har haft en grundstødning og vil have bunden inspiceret?
Pantaenius dækker inspektionen uden selvrisiko!

**Kontakt os**
Har du spørgsmål til dine forsikringer?
Du kan ringe +45 9751 3388 eller skrive til os på e-mail info@pantaenius.dk

**Ingen selvrisiko**
Indbrud, transportskade, brand, lynnedslag eller totalskade?
Ved disse skadesårsager er der ingen selvrisiko hos Pantaenius!

PANTAENIUS
Agentur for Lystfartøjsforsikring

Tyskland · Storbritannien · Monaco · Danmark · Østrig
Spanien · Sverige · USA · Australien

Østerbro 11 · 7800 Skive · Tel. +45 9751 3388 · info@pantaenius.dk

www.pantaenius.no

ParmaFender®

En trygg havn
➢Sterk
➢Myk
➢Fleksibel

ParmaFender® er en patentert bryggefender som kan monteres på så vel stålbommer som tre- og betongbrygger.

Fenderlister
➢Kvalitet
➢Finish
➢Design

Passer de fleste båtmodeller. Tilhørende ende- og skjøtebeslag.

Produsent av ekstruderte profiler, slanger og rør til industrien

Parma Plast as®
www.parmaplast.no (Webshop)
56 31 69 00

# FRITIDSBÅT I ARBEIDSKLÆR

laget for norske forhold

Det lønner seg
å kjøpe båt i høst.
TA KONTAKT,
SÅ FINNER VI
**BÅTEN FOR DEG!**

28

NY IMPORTØR

NORD STAR

NORD STAR BÅT AS

Avdeling Øst: Oslo
Tel 907 61 665
Mail: post@nordstarbat.no

Avdeling Vest: Naustdal
Tel 906 00 137
www.nordstarbåt.no

GARMIN

VOLVO PENTA

**Europas bredeste tankprogram for båtindustrien!**
Tankene er produsert i næringsmiddelgodkjent polyethylenplast. Vi er fleksible med hensyn til plassering av stusser. Dersom du ønsker en løsning med speilvendte tanker (styrbord/babord) og kobling mellom tankene, løser vi dette for deg.

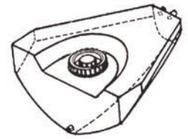
Plastinvent

## Tanker til fritidsbåter

### Vann - diesel - septik

**Fordelene med tanker fra Plastinvent er mange:**

- Lett å gjøre ren
- Lett i vekt
- Rimelig frakt
- Rask levering
- Skreddersydd løsning
- Et rimelig alternativ for den som ønsker å montere tanken selv



**Ta kontakt - så kan vi sammen løse dine tankproblemer!**

**Løsninger for fremtiden**

Plastinvent as
Olsvollstranda Industriområde
Radøyvegen 717
5938 Sæbøvågen

T 56 34 70 80
F 56 34 71 00
@ post@plastinvent.no

www.plastinvent.no

ZF CruiseCommand

KGK NORGE AS
www.kgk.no

Indre Oslofjord eller ytre Helgeland – uansett hvor du legger ut brygger må du vite at de tåler arktiske værforhold.

Wee Marines bryggesystemer har blitt testet i værutsatte forhold på Vestlandet, og er bygget for de tøffeste påkjenningene. Våre flytebrygger og utriggere beskytter båtene hele året igjennom, samtidig som de er både praktiske og trygge i bruk.

Wee Marines utriggere er dessuten markedets mest moderne med innebygget LED-belysning og issikre flytere. Utriggerne leveres også med «AutoMooring» – vårt eget innebygde fortøyningssystem.

Våre brygger er nå videreutviklet med smarte kabelgater for enkel etter-montering, og 2014-modellene kan leveres med kraftig FRP-dekk.
Les mer på wee-marine.no

wee MARINE SYSTEM

**– det trygge bryggevalget**

**www.wee-marine.no | Tlf.: 982 18 155 | E-post: aage@wee.no**

# Havfruen

*Som sanger og artist har hun gledet det norske folk i snart 50 år. Men helst av alt vil hun bli kalt for historieforteller. Havet kaller hun for «hjem» og i høst er Hanne Krogh aktuell med forestillingen «Ta meg til havet».*

**TEKST:** *Sofi Lundin*

På den andre siden av fjellet åpner havet seg. Helt siden hun var lita jente har det store havgapet, rett vest for Haugesund, hatt en spesiell plass i hjertet hennes. Med far i Oslo og mor i Haugesund ble det etter hvert mange turer mellom de to byene, og hver eneste gang kalte havet. Det gjør det fortsatt.

Som fireåring hadde hun sin første opptreden på disken i nærbutikken på Lambertseter. Fem år senere sto hun på en scenen for første gang. Siden har Hanne Krogh stått på scener verden over, gitt ut over 30 album, vunnet Melodi Grand Prix og flere prestisjefylte priser. Som artist har hun flyttet mange ganger og det eneste som har vært konstant i livet hennes er scenen. På scenen er Hanne trygg. Der kan hun være seg selv. Det er der hun føler seg hjemme. Litt sånn er det også med havet, som er noe helt essensielt i livet hennes. Havet er hjemme.

Vi møter selvsagt Hanne Krogh ved sjøen, på Bygdøynes i Oslo, og spør henne: Hvordan har det seg at en av våre mest folkekjære artister har et så sterkt forhold til havet?

– Havet er en del av vår families historie, og jeg har alltid vært veldig opptatt av kystkultur. Jeg syns det er veldig spesielt at Norge som land ofte defineres utfra innlandskultur, når det sannsynligvis er det eneste landet i verden som har fått sitt navn fra et stykke sjø – Norvegen, som trolig var ▸▸





Foto: Tor Lindseth

det samme som Karmsundet, skipsleia mellom Karmøy og fastlandet.

Etter hvert ble det navnet på hele den lange kyststripen.

Hanne Krogh mener at Norge alltid har sett ut over havet.

– Det har preget hvem vi er. Innlandslivet er mye mer forutsigbart. I innlandet sår du om våren og høster når sommeren er over. Sånn er det ikke ved havet. Ved kysten forandrer alt seg veldig fort og som kystfolk må vi være tilpasningsdyktige. Nærheten til havet har gitt oss nordmenn evner som gjør oss i stand til å overleve som folk, med eller uten oljen.

Hvordan er havet er en del av din families historie?

– Man kan si at morfaren min favner nesten hele kyst-Norges historie. Han vokste opp i Steigen i Nordland, på et fiskevær ved Grøtøy. Plassen var Nordlands største handelssted og oldefaren min hadde fastlandets fineste hus. Så kom vanskelige tider, de ble fratatt huset og bestefaren min måtte ut på fiske. Da var han bare 12 år.

Ikledd en blomstrete sommerkjole inntar 15 år gamle Hanne Krogh scenen. Denne kvelden i 1971 vinner hun den norske Melodi Grand Prixfinalen med sangen «Lykken er».

Pop-duoen Hanne Krogh og Elisabeth Andreasson, med bandet Bobbysocks, tok hjem den første norske seieren i Melodi Grand prixfinalen. Sangen het «La det swinge» og året var 1985.

Hanne Krogh fikk Spellemannpris for platen "Ta meg til havet" (1992), som var produsert av Svein Gundersen og spilt inn live i Haugesund.

Harald Hansen, som bestefaren het, ble en legendarisk sjømann. Han mønstret på «M/T Nyholt» og kjempet for Norge under krigen. Skipet ble torpedert og de overlevende lå i nesten to uker på en redningsflåte før de ble reddet og tatt i land ved Newfoundland. Bestefaren til Hanne var en av de som klarte seg, men frostskader gjorde at han måtte amputere foten. Han fikk tilslutt den prestisjefylte medaljen «Lloyd´s War Medal for Bravery at Sea».

Hansen hadde kommet til Amerika for å bli. Han flyttet til New York og returnerte aldri til Norge. Nortraship, som administrerte den norske handelsflåten under krigen, og den norske stats behandling av krigsseilerne gjorde at han lovte seg selv å aldri sette sine bein på norsk jord igjen.

– Det finnes utallige historier om «Kaptein Hansen», blant annet en om da han fikk difteri på sjøen. Da tok han grovsalt på en tannbørste og børstet halsen innvendig helt til han ble frisk. Ja, han var en tøffing. En skikkelig viking fra Norge! Jeg har hørt folk bli helt lyriske da de pratet om «Kaptein Hansen».

Både moren, mormoren og Hannes tante reiste til USA for å finne ham igjen, men, nei, han hadde bestemt seg. Han seilte ut på et nytt skip.

– Men nå skal du høre her. Hadde ikke mor dratt til Amerika for å lette etter sin far, så hadde ikke jeg levd. Det var nemlig på denne turen at hun traff far. De møttes på sjømannskirken i Brooklyn, og jeg pleier å si at jeg skylder Sjømannskirken mitt liv og derfor er jeg deres ambassadør i dag.

*Du er engasjert i kvinnesaken og flere av sangene dine handler om kystkvinnene. Hvorfor er temaet viktig for deg?*

– Vi er opptatt av likeverd i Norge og det kan vi kanskje takke havet for. I gamle dager reiste mannen ut, og kvinnen fikk egenmakt og gjennomslag for det vi kaller kvinnelige verdier. Kvinnene ville ha likeverd og som land i dag er vi påvirket av kvinnelige verdier. Halvdan Sivertsens «Lovise Lind» er noe av det fineste som er skrevet om kystkvinnene. Tenk hvordan kvinner har stått å ventet, speidet og ikke visst! Da mannen dro ut visste du ikke hva som ville skje. Hans Anton Grønskags dikt «Kron ska ho ha, kvinnfolket», har du hørt den? spør Hanne og slår om på kav trøndersk.

– Ho sto rakrygga mot vind som ei fyrlykt - kvinnfolket, blåheldt på skautet og serken mens augo flaut horisontvegen - kvinnfolket. Ho var kvinnfolket i verda, som sto breiføttes på berga, som hang i fiskhjellane, som rodde båten, som dreiv smør og brød ut tå magre jordflekkar, og enno hadde mjølk til overs..., siterer hun, og spør:

– Vet du hva som skjedde ved Frøya for litt over 100 år siden? En storm tok alle mennene og igjen satt kvinnene. Det samme skjedde ved Røvær. Disse stedene ble enkesamfunn og jeg er i dag stolt kulturambassadør fra Røvær. Sangen min «Sommerdrøm» er dedikert til dem.

Hanne Krogh nærmest bobler over når hun deler det som inspirerer henne, forteller det hun tror på og snakker om tiden som var. Hun er rik på fortellinger og deler historier med en bemerkelsesverdig innlevelse og detaljrikdom. Hun er kjent for å være sanger og artist, men mest av alt ønsker hun å si at hun er historieforteller.

Den 4. oktober drar hun ut på turne med forestillingen «Ta meg til havet», og gleder seg stort til å berike det norske folk med sine mange fortellinger.

*Kan du si litt om hva «Ta meg til havet» handler om?*

– Forestillingen handler om Norge som havland gjennom 1 000 år. Det jeg prøver ▸▸

JEG FÅR TÅRER I ØYNENE NÅR JEG SNAKKER NÅ. DET FINNES IKKE NOE SOM KAN FÅ EN NORDMANN TIL Å RETTE PÅ RYGGEN MER ENN SYNET AV EN REDNINGSSKØYTE UTE I ET FRÅDENDE HAV.

Foto: Sofi Lundin

Havet er en del av vår families historie og jeg har alltid vært veldig opptatt av kystkultur. Norge har alltid sett ut over havet. Det har preget hvem vi er, sier Hanne Krogh.

Foto: Arnt s. Egeland

**Ankom med stil.** I juni opptrådde Hanne Krogh sammen med koret «Swinglett» på brygga i Holmestrand. Hanne ankom scenen med stil – stående i baugen på RS «Kystvekteren».

på er å formidle er en slags poetisk sannhet om Norge, som folk kan kjenne seg igjen i. Noe som gir forankring, og forankringen er havet. Det høres kanskje kjedelig ut, men det er det ikke, det lover jeg! Det er jo underholdningsartist jeg er. Med meg har jeg tre flotte sangere, som jeg stolt kan si er blant Norges aller beste tenorer, og vi har fått overveldende kritikker og fulle hus hittil. Så har jeg et kor med meg. Jeg er veldig opptatt av å ha et lokalt kor på alle plasser. Det gir også en form for forankring. Det gjør meg stolt å snakke om denne forestillingen.

*Er «Ta meg til havet» det beste du har gjort?*

– Ja, det er første gangen jeg turte å skrive noe på denne måten. Dette med å underholde og samtidig formidle kunnskap er noe helt nytt. Jeg er veldig opptatt av å finne på nye ting og derfor er det ekstra stas når jeg får tilbakemeldinger på at det er nettopp det jeg har gjort. En av de beste komplimentene jeg har fått noen gang fikk jeg av en journalist som hadde sett forestillingen, sier Hanne og slår over til stavangerdialekt.

– «Du har lært meg så mye, nå skal jeg hjem å lære meg mer», sa hun. Når folk sier sånn blir jeg glad. Det er nemlig derfor jeg forteller. Når jeg forteller min historie handler ikke det om at den er så viktig. Mitt håp er at min historie vil få deg til å huske din. Visste du forresten at dette med å kombinere sanger og fortellinger er veldig irsk?

*Ja, «Ta meg til havet» er vel irsk-inspirert på mange måter?*

– Det stemmer. Vi i Norge har mye til felles med Irland. I gamle dager var det hav som forente og land som delte. De som bodde på Vestlandet bodde nærmere de som bodde på andre siden av havet, enn de på den andre siden av fjellet. Både i distanse og sinn, faktisk. Skotter og vestlandsfolk klikker sånn, og kaster du ut noe i sjøen utenfor den irske kysten vil det til slutt ende opp på Vestlandet.

*Ligger det i en vannmann sin natur å vite så mye?*

– He he, ja. En vannmann samler på to ting: Kunnskap og vennskap. Jeg er heldig som har blitt beriket med både kunnskap og mange gode vennskap.

*I flere av dine album og i forestillingen «Ta meg til havet» har du innslag av Erik Bye. Hvorfor er du så opptatt av han?*

– Erik Bye er inkarnasjonen av alt vi nordmenn håper at vi er. Han er en person som vi føler står støtt til rors og får oss alle vel til havn. Når du hører hans navn er det som du kjenner en lukt av salt brottsjø som kommer over deg, men det er ikke farlig. For meg er det helt rett å bruke hans musikk i «Ta meg til havet».

*Erik Bye var kjent for å støtte redningssaken og gjorde mye for Redningsselskapet. Hvilket forhold har du til Redningsselskapet?*

– Redningsselskapet er en forutsetning for Norge med den nærheten til havet som vi har. Det med frivillighet og dugnadsånd er veldig norsk. Redningsselskapet er kystens svar på en dugnad. Vi må være der og passe på hverandre. Ellers vil vi ikke overleve. Redningsselskapet er pålen i hva Norge kan være, og det finnes ikke en nordmann som ikke blir stolt av å se en redningsskøyte. Jeg får tårer i øynene når jeg snakker nå. Det finnes ikke noe som kan få en nordmann til å rette på ryggen mer enn synet av en redningsskøyte ute i et frådende hav.

Som artist ser du ut til å ha veldig mye energi. Hvem er du når du er hjemme?

– Jeg blir veldig oppslukt av ting. En kan si at jeg bare har en «av» og en «på» knapp. Hjemme er jeg «av».

*Hva gjør du da?*

– Leser!

*Hva leser du? Historiebøker?*

– Hehe, nei. Jeg leser alt. Jeg pleier å si at det er to grunner til kultur. Enten må vi tømme eller fylle. Begge er like viktig. Tenk på alle de glade hodene jeg har tømt med «La det swinge»! Det er viktig å våge være glad. I livet må vi se etter gledene. I gleden kan vi hente styrke.

*Hva gjør deg glad?*

– Å stå på scenen. Der er jeg mer meg enn noe annet sted. Ja, og å være på landstedet vårt på Hvasser. Det er akkurat ved Færder utenfor Hvasser som du treffer havet. Sjø er for meg er en livsnødvendighet. Saltvann. Uten havet får jeg ikke puste. ■■

Sist høst trakk forestillingen smekk fulle hus med ekstraforestillinger i alle de store konserthusene kysten rundt i Sør-Norge. 4. oktober har forestillingen, som har samme navn som både en sang og et album som Hanne Krogh vant Spellemannsprisen for i 1992, sesongspremiere på Chat Noir i Oslo. Forestillingen settes også opp i Harstad, Sortland, Narvik, Lillehammer, Kristiansund, Fosnavåg, Ålesund, Stavanger og Mandal.



N r oppdaterte du sj kartet ditt sist?

Kartverket

Sj kart er ferskvare. I 2013 ble 1533 nye grunner og 95 nye lykter meldt i v r publikasjon *Etterretninger for sj farende*. Vet du hvor de er?

Uan ett hvilke navg asjon produkter du bruker i b ten din forsikre deg om at disse oppdateres regelmessig . Det handler om sikkerheten for deg og dem rundt deg. Vi vil gj re det enklere for deg, se **kartverket.no/efs**. Husk oppdatere kartplotteren din med siste oppdatering fra Kartverket.

*Det handler om sikkerhet for alle som ferdes p sj en.*

**Telefon 08700 – kartverket.no**

Ørsta

**Ørsta Marina Systems AS**
*- trygghet skaper trivsel*

a SAFEROAD company



vetus®

STEYR MOTORS HYBRID

Vetus-Mitsubishi
11-80 hk

Thruster fra 1,5-21,5 HK

Motorromsventiler

Bullflex
fleksible
koplinger

Doradeventil

Vetus
generator-
sett 3,2-24 KW

Eksossystem med vannlås

THE GREEN
POWER LINE

Hva med å kunne kjøre på el-drift for en stund? Hva med å kunne kjøre på biodiesel eller rapsolje? Alt dette er mulig med Steyr sin hybrid. Den elektriske motoren på 10 hk vil kunne drive din båt fram lydløst. I tillegg brukes den til å lade dine batterier når dieselmotoren går, til starter, eller som ekstra krefter når båten skal i plan. Steyr har et rikholdig motorprogram fra 50-273HK. Motorene leveres tilpasset de fleste fremdriftssystem, for gir/aksling, for Volvo/Mercruiser hekkaggregat, vannjet etc. Leveres også komplett med Mercruiser Bravo-serie hekkaggregat. Disse kan og kjøres på biodiesel eller rapsolje. Hvorfor ikke prøve en?

Importør:
univa as
**- alt innen båtutstyr**
Industriveien 14, 4841 Arendal, telefon: 37 06 20 50 - www.univa.no

VI LOSER DEG UNNA SKJ R I SJEN!

B tforsikring kan v re et uoversiktlig marked for mange b teiere. Som megler har vi lang erfaring med b t og forsikring, og gj r det vi kan for  representere deg p en trygg m te i markedet.
Norwegian Broker er Norges ledende megler innen fritidsb tforsikring til privatpersoner.
La oss hjelpe deg!

NORWEGIAN båt BROKER
www.norwegianbroker.no | 02B T(02228)

# LIVREDDER I KORK, SKUMGUMMI OG $CO_2$

REDNINGSVESTEN HAR REDDET LIV SIDEN SEILERE OG REDNINGSMENN FESTET KORKBELTER RUNDT LIVET FOR OVER 150 ÅR SIDEN. BARE I AUGUST I ÅR KAN MANGE BARN OGVOKSNE TAKKE DEN FOR AT DE FREMDELES LEVER. **TEKST:** *Tanja Krangnes* **FOTO:** *Sofi Lundin*

RNLI KORK

1865 RNLIS LIVREDDERE TOK I BRUK KORKVESTEN FRA 1854

KORK

1890 KORKVESTEN KOM I MANGE VARIANTER

KAPOK

1900 PLANTEFIBERMATERIALET KAPOK VAR ET MER KOMFORTABELT VESTFYLL

«MAE WEST»

1940 «MAE WEST» VAR DEN FØRSTE OPPBLÅSBARE VESTEN

Allerede 800 år før vår tidsregning skal kong Assur-nasir-Pal av Assyria ha brukt oppblåsbare blærer av dyrehud for å krysse vollgraver.

Den første «kork-jakken» med sammensatte blokker av kork ble patentert av Dr John Wilkinson i 1765. I boka Seaman's Preservation from Shipwreck, Diseases, and Other Calamities Incident to Mariners, beskriver han fordelene ved oppfinnelsen.

Forløperen til den moderne redningsvesten ble utviklet av kaptein Ward i 1854 for livredderne i Royal National Lifeboat Institution (RNLI) – det engelske redningsselskapet.

Da Titanic forliste i 1912, skal livvestene, som var i kork dekket av hvitt lerret, ha tatt mange liv. De harde vestene gjorde at folk brakk nakken da de landet i vannet etter å ha hoppet fra store høyder.

SKJERVØY, 1. AUGUST:
FLYTEPLAGG REDDER FIRE LIV

Walter Korneliussen er på fisketur sammen med sønnen (12) og to av hans kamerater da bensintanken eksploderer. Walter rekker å ringe kona for å varsle, og ber guttene hoppe over bord. To av guttene har på seg flytedresser, den tredje redningsvest. Selv røsker Walter tak i redningsvesten og kaster den i sjøen før han hopper etter. Etter over en halvtime i 12 grader kaldt hav, kommer Walters onkel til unnsetning.

– Uten redningsvester hadde det ikke gått bra. Dette tøvet om at man ikke skal ha flytevest på seg, er noen macho-greier som bare er tull. Man bør ha redningsvest på seg hele tiden, på samme måte som bilbelte. Du trenger det kanskje bare den ene gangen – men det kan redde liv. Det vet jeg, sier Korneliussen til avisa Nordlys en uke senere.

**VESTEN «MAY WEST»**

De første vestene i mykere materiale ble blant annet tatt i bruk av Redningsselskapets skøytemannskaper rundt 1900. Kapok er et vegetabilsk fibermateriale med luftceller, og dette ble nå standardfyllet.

Det neste steget i redningsvestens historie tilegnes handelsmannen Peter Markus fra Minnesota, som patenterte en oppblåsbar livvest allerede i 1928. Han var glad i å fiske og merket seg at mange druknet fordi de ikke ville bruke store og klumpete korkvester som hindret bevegelse. Markus tok utgangspunkt i en herrevest og laget en av gummiert materiale, med knyting foran. For å blåse opp vesten, måtte man dra i to snorer som var festet til små patroner med flytende karbondioksid. Vesten fikk raskt kallenavnet «May West», på grunn av sin «yppige» form i oppblåst tilstand!

Kort tid etter oppfinnelsen var i salg, fattet det amerikanske militæret interesse. Så da luftskipet USS «Macon» styrtet i sjøen i 1035, omkom bare to av 76 mennesker om bord, takket være nye, oppblåsbare redningsvester og redningsflåter. Få år senere kunne også en rekke soldater takke «May West» for at de berget livet under andre verdenskrig.

TROMSØ, 12. AUGUST:
VESTEN REDDER 16-ÅRING

På vei mot Tromsø sentrum ser Kim Kjærvik Swaleh at det begynner å komme røyk fra påhengs-motoren. Da han skal sjekke hva som er feil, tar han overbalanse og faller over bord. Den oppblåsbare redningsvesten løser seg ut da Kim treffer vannet, men panikken griper ham, og

SKUMGUMMI

1950

SYNTETISK SKUMGUMMI BLIR OPPFUNNET

SKUMGUMMI

1960

VESTEN UTSTYRES OGSÅ MED EN FLØYTE

SKUMGUMMI

1970

SKUMGUMMIVESTEN BEGYNNER Å LIGNE PÅ DEN SOM MANGE ER VOKST OPP MED

OPPBLÅSBAR

1980

DENNE OPPBLÅSBARE VESTEN BLE BRUKT PÅ RS «SKOMVÆR III»

KLASSIKER

2000

REDNINGSSELSKAPET LAGER DENNE TIL ET TV-PROGRAM I 2002

OPPBLÅSBAR

2014

DEN OPPBLÅSBARE VESTEN HAR BLITT ALLEMANNSEIE

han tenker at han vil ikke dø.

Etter 10-15 minutter oppdager han fløyta på vesten og begynner å blåse. Skipper Kjetil Hansen på fôrbåten «Safir» hører lyden helt inn i salongen. Styrmannen ser en båt 200 meter foran båten, og etter hvert også en mann i sjøen. De to går i en gummibåt og får plukket opp 16-åringen.

Kim er overlykkelig for at han alltid bruker redningsvest på sjøen.

– Den redder liv. Det vet jeg nå, sier han til avisa «I Tromsø».

**PÅBUD**

Syntetisk skum ble oppfunnet på 1950-tallet. Snart var de første seilervestene og redningsvestene i butikkene fylt med skum, og mangt et barn har vært beskyttet på sjøen med slike store, oransje vester. I dag er det vanligste materialet i disse vesttypene PE og PVC-skum med en lukket cellestruktur.

I Norge ble det fart på vestsalget i 1995, da påbudet om å ha flyteplagg til alle om bord trådde i kraft. Det første påbudet om redningsvest i båt stammer trolig fra Jacob Christian Abelsted, som på vegne av Rivierhavnens baatforening i Oslo skrev kappseilingsreglement i 1875:

*Enhver Baad må være forsynet med Redningsbøie for hver av Mandskaberne, i Mangel heraf bliver Baaden tilbagevist.*

Automatisk oppblåsbare redningsvester ble mer og mer vanlige utover 90-tallet, og stadig bedre å ha på. I dag er disse de vanligste å se på sjøen, og stadig flere – også menn – tar dem på.

TROMØYA, 24. AUGUST: MANN I REDNINGSVEST OG HUND BLIR REDDET

En mann i 40-årene er på fisketur en tidlig søndagsmorgen, da en overraskende brottsjø kaster både ham og hunden over bord. Etter en stund ser folk på land at en båt et godt stykke ut på sjøen går i ring. Da redningsskøyta «Inge Steensland» kommer til unnsetning, er en kajakkpadler allerede på plass og holder tak i mannen. Etter halvannen time i vannet er havaristen kraftig nedkjølt.

– Han har vært både veldig heldig og fornuftig. Redningsvesten og observante folk på land reddet trolig livet hans, sier skipsfører Magnar Opdal.

# SJEKK VESTEN

**EN OPPBLÅSBAR VEST TRENGER VEDLIKEHOLD FOR AT DEN SKAL FUNGERE NÅR DU TRENGER DEN. SJEKK DETTE FØR HVER BÅTSESONG:**

1. Kontroller at det ikke er skade på yttertrekk eller sele/belte.
2. Blås opp vesten med det manuelle oppblåsingsrøret, og la vesten ligge et døgn. Et tap på inntil 5 prosent av luften er akseptabelt.
3. Skru ut CO2-patronen og inspiser denne grundig. Den må skiftes hvis den er punktert eller viser tegn på skade eller korrosjon. Vei patronen og sjekk at vekten stemmer med den som står inngravert i metallet.Sørg for at patronen er skikkelig skrudd fast.
4. Hvis vesten har løst seg ut automatisk, er det viktig å skifte patron og utløsermekanisme før vesten pakkes sammen.
5. Kontroller utløsermekanismen (denne er forskjellig på forskjellige merker; ta vare på og les bruksanvisningen).
6. Ha alltid en ekstra patron og utløser i reserve.

**Også vester i skumgummi har utløpsdato. Kontroller dette:**

1. Sjekk at alle sømmer er intakte.
2. Undersøk at alle snorer, belter og skrittstropper er på plass og virker som de skal.
3. Se til at det ikke er rifter i stoffet.
4. Skift vesten hvis skummet er krøllet eller flatt/skadet. Skummet kan bli «flatere» etter mange års bruk. Det gir mindre oppdrift.
5. Dersom noen har vokst ut av en vest, er det på tide å skifte!
6. Ikke la barna bruke foreldrenes vest. Vester som er for store glir lett over hodet.

# SJØ ELLER FJELL

**KJETIL ØSTLI**
HALVT LOFOTVÆRING,
HALVT HALLINGDØL,
BOSATT I OSLO

Har de siste 15 årene skrevet for Aftenposten/A-magasinet. Har mottatt Arne Hestenes-prisen, NTBs språkpris og Schibsted Journalism Award. Har skrevet boken Politi & Røver (2009), for denne mottok han Brageprisen. Fisker (ørret, sjø-ørret). Har aldri styrt båt. Men liker å sitte i en. Hvis det ikke er bølger. Sier ja til alle som spør om han vil være med på båttur/seiltur. Gründer nå Norges første friluftsmagasin på nett: Harvest – Mennesket & Naturen. Det handler om menneskets lengsel etter natur og å komme seg ut på eventyr. Nettstedet er gratis.

Sjø eller fjell? Det er spørsmålet. I sommer, midt i den magiske tiden, da nordmenn som ferierte hjemme gikk rundt som nyfrelste, de bare smilte salig og postet bilde etter bilde på Facebook og Instagram, av seg selv badende i 25 graders sjø, av seg selv stupende i et skogsvann, eller halvnakne på en fjelltopp et sted, og midt i denne magiske perioden, da Norge var verdens beste sted, kom spørsmålet: Sjø eller fjell?

Det var en kompis med båt som spurte. Han bor på Sørlandet. Han mente man kunne skille nordmenn etter hva de foretrakk. Å bade i et kjølig fjellvann eller stupe ut i saltvann? Å stirre mot fjell eller mot horisonten på havet. Ørret eller makrell og annen havmat?

I sommer, midt i denne perioden da alle forsøkte å latterliggjøre dem som hadde reist utenlands og ordet «Norgesferie» gikk fra negativt til særdeles positivt, var nok fjell og sjø like bra.

Men, jeg satt på Hardangervidda. Det var sol til langt på natt. Vidda var malt rød av kveldslyset. Det var nakenbading og fjellørret, Rallarvegen, multekart, fjellet på sitt beste.

Fjell, svarte jeg. Når sjøens forfatter Jon Michelet skriver «Flise-Guri dæljer inn lukekiler. De ruller ut nok presenning til at de får festet skalkejern på styrbord og babord side», så skjønner jeg ingenting.

Sjø, repliserte han. Han hadde akkurat tatt en morgentur ut i havgapet. I går brukte han båten. I dag havkajakken, det var visstnok blikkstille.

Men det er det på fjellet også, svarte jeg.

Ironisk nok satt jeg på Hardangervidda og leste «Hold fast!», et bokmanus om hav og sjøliv. Det er skrevet av Samuel Massie, guttungen som ble med Jarle Andhøy til Antarktis på turen da båten Berserk forsvant. Boka er sterk lesning, og den kommer i høst.

Her beskriver han møtet med båtlivet på folkehøgskolen 69 grader nord. Samuel Massie kom dit som en skole-dropout som aldri før hadde vært i naturen:

«DUNK! sier det. En stor bølge. Jeg lander langflat på gulvet. Jeg holdt meg ikke fast. Jeg får på ullklærne og går ut i salongen for å ta på regntøy, nå er det like før. Kun støvlene som mangler. Men jeg greier ikke å holde meg, båten snurrer som verden snurrer når man er dritings. Jeg må inn på do, jeg river i døren. Låst!

«Det er noen som spyr der fra før av», sier en slapp stemme. Jeg brekker meg, må holde det nede, det ligger i munnen, jeg har ingen steder å spytte. Jeg tråkker fort inn i støvlene og fyker ut på dekk. De roper «God Morgen, Samuel!», jeg løper direkte mot ripen og slenger meg over. De andre bryter ut i latter.

«GOD morgen», presser jeg frem. Jeg er så dårlig at jeg vurderer å svømme til land, det er et par kilometer.»

Jeg kjente selv sjøsyken i kroppen, og svarte kompisen: «Fjell, definitivt!» Han var totalt uenig. Du aner ikke hva du går glipp av her, sa han, vi drar ut til ubebodde øyer, har fisk og skjell til middag, kjenner saltvann i håret og …

Jeg leste videre, time etter time. Utenfor lå Hallingskarven, fjellet jeg har sett på siden jeg var barn. Det er like vakkert som alltid, men jo mer jeg leser, desto mer forsvinner jeg fra fjellet og inn i seilingen:

«Det er noe ekstremt med å seile her, båten er som en vill karusell, havet bare vender over deg. Jeg liker det. Vinden blåser kaldt i fjeset. Ansiktet blir ømt av kulde. Jeg har problemer med å se, siden regnet og vinden treffer øynene hardt. Solbriller tenker jeg! Jeg kjenner i jakkelommen, yes, der er de. Jeg har de alltid med meg. Klokken er vel kanskje 05:00. Jarle ser på meg og ler. Adrenalinet bobler.

«Yiiihaaaa!» hyler jeg.

Jeg kjemper mot naturkreftene, jeg kan ikke legge meg ned nå, jeg er den siste på laget og må bare stå på. Men jeg liker det. Igjen hyler jeg. I begynnelsen la jeg meg rett ned når jeg ble sjøsyk, det var fysisk umulig å gjøre noe annet, men nå, nå står jeg her og omfavner det.»

Jeg vet ikke hva som skjer, men på kvelden droppet jeg kveldsturen opp på kanten der vi kan se vidda og Skarven. Jeg var oppslukt, ville lese ferdig, ville ha mer hav, mer båt. Jeg leste fra Stillehavet nå: «Havet rundt båten bobler. Det bobler av morill og hoppende delfiner. Det glinser overalt. Jeg er i ekstase. Plutselig hopper en stor delfin så nær båten at det spruter saltvann opp i ansiktet mitt. Det er bare deilig og avkjølende! «For et syn,» gjentar jeg.

Stille mumler jeg ordene som står skrevet på seilet «BORN FREE!»

Jeg legger bort manuset og slår hendene sammen. Jeg skal på sjøen i år. Jeg skal til nord i høst. Jeg må ut. Om jeg havner i en midtlivskrise, skal jeg ikke kjøpe motorsykkel, ikke sjekke jenter på 22, ikke starte mikrobryggeri. Jeg skal seile.

Det første jeg gjorde da jeg kom hjem, var å lete opp filmer om hav og seiling på Netflix.

Etterpå sendte jeg en ydmyk SMS til vennen min: «Hei. Sjø OG Fjell. Det er svaret. Kan jeg besøke deg på sensommeren?»

Bygg din egen brygge
med FLOFIZ-pontonger

300 kg flytekraft
per pontong

WWW.SELVBYGGERBRYGGE.NO

WWW.VANNHANDEL.NO

# TOBIAS

Tobias 20 Kaptein
Praktisk fiskebåt med gode sjø-egenskaper. Båten kan leveres i flere versjoner tilpasset ulik bruk.

Lengde: 620 cm
Bredde: 230 cm
Dypg.: 80 cm
Vekt: 1200 kg
Motor: 10-38 hk
Fart 6-13 knop

Tobias Plastindustri AS 5943 Austrheim tlf. 56169079 fax 56169303 **www.tobias.no**

## Vi gratulerer Redningsselskapet
## med den nye RS 154 «DET NORSKE VERITAS II»

SWEDE SHIP
www.swedeship.se

**KGK NORGE AS**
www.kgk.no

Vi har levert
navigasjonslyst og belysning
til RS 154 «Det Norske Veritas II»

**SE Simarud®**

Vi er leverandør av varslingsutstyr
til Redningsselskapet

www.simarud.no

Vi takker for oppdraget
og ønsker RS "Det Norske Veritas II" lykke til!

**PUR teknik**
www.purteknik.dk

**OFFSHORE FILTER SYSTEMS**

Vi takker for oppdraget og
önsker RS 154 och RS 155,
Det Norske Veritas II, lykke til!

camfil.com

camfil

Foto: Frode Pedersen

# Høytidelig dåp for RS 155

*Viking Supply Ships (VSS) donerer 6 millioner kroner til ny redningsskøyte som stasjoneres i Kristiansand. Donasjonen gjøres i forbindelse med selskapets 40-årsjubileum.* **TEKST:** *Eli Strand*

**Et mektig skue** da fullriggeren «Sørlandet» kom for å være med på dåpen av RS 155 «Bendt R. Rasmussen».

Ny Hellesund var badet i sol da den nye redningsskøyta RS 155 fikk navnet «Bendt R. Rasmussen», oppkalt etter Viking Supply Ships grunnlegger. Skøyta ble høytidelig døpt av Bärbel Rasmussen, enken etter grunnleggeren av selskapet.

**VERDIFULL GAVE**

President i Redningsselskapet, Nicolai Jarlsby, var til stede under den høytidelige dåpen og er svært takknemlig for den generøse gaven.

– Vi i Redningsselskapet er helt avhengig av støtten vi får fra Viking Supply Ships og andre samfunnsstøtter som ser verdien av en god beredskap langs kysten. Ekstra hyggelig er det å døpe en redningsskøyte som skal være stasjonert i hjembyen min Kristiansand, og som i tillegg skal bemannes av frivillige, sier Nicolai Jarlsby.

Investor Christen Sveaas hadde med seg inviterte gjester om bord i fullriggeren Sørlandet, og de fikk orkesterplass da gudmor Bärbel Rasmussen døpte RS 155 til «Bendt R. Rasmussen».

– Det er hyggelig å gi en hyllest til Bendt R. Rasmussen, som var en pioner og foregangsmann innen offshoreindustrien i Norge. Dette er også en fin markering av vårt jubileum, sier Sveaas.

Foto: Frode Pedersen

**Gudmor** Bärbel Rasmussen hedret sin mann ved å døpe redningsskøyta «Bendt R. Rasmussen».

Foto: Lars Kristian Larsen

**RS 155** har allerede gjort en formidabel jobb under sommermånedene på Sørlandet.

– DET ER HYGGELIG Å GI EN HYLLEST TIL BENDT R. RASMUSSEN, SOM VAR EN PIONER OG FOREGANGSMANN INNEN OFFSHOREINDUSTRIEN I NORGE. DETTE ER OGSÅ EN FIN MARKERING AV VÅRT JUBILEUM, SIER SVEAAS.

**1000 HK – 37 KNOP**

«Bendt R. Rasmussen» er en skøyte i den svært vellykkede Bergesen-klassen. Den er bygget hos Swede Ship Marine AB på den svenske vestkysten.

Generelt blir RS155 en kompakt og innholdsrik redningsskøyte på 45 fot, spesielt prosjektert for frivillig besetning. På den støysvake broen er det fire stoler med demping og sofabenk med plass til båre.

Et stort plant arbeidsdekk skal gi besetningen en best mulig plattform til å kunne yte sitt beste for de sjøfarende. Akter på båten vil man finne en kraftig slepekrok, tilpasset slepekraften på over 3 tonn. Det monteres et spesielt tilpasset nett i skrogsiden for å kunne plukke opp mennesker fra sjøen under krevende værforhold. Til hjelp under slokking av branner i båter og strandsone, har skøyta en kraftig fast montert brannpumpe om bord. Av bergingsutstyr finnes det blant annet en effektiv flyttbar lensepumpe.

To SABB Iveco dieselmotorer på samlet snaue 1000 hestekrefter driver båten ved hjelp av vannjet opp i en toppfart på om lag 37 knop, og en servicefart i lastet tilstand på 33 knop.

Skrog og overbygg er laget i såkalt glassfiberarmert sandwich, for å begrense båtens vekt og dermed drivstofforbruk, NOx- og $CO_2$-utslipp. I tillegg blir båtens hekkbølge så liten som mulig.

For å gi båten best mulig evne til å forsere grov sjø, er det bygd inn en ballasttank i baugen. ■■

Foto: Frode Pedersen

**Prøvekjøring.** RS «Det Norske Veritas II» under prøvekjøring i Oslofjorden før overlevering i juni.

# Ny skøyte til Ålesund

TIL RUNGENDE APPLAUS FRA DE MANGE FREMMØTTE OG MED SALUTT FRA ÅLESUND VETERANKORPS KUNNE REDNINGSSELSKAPET 23. JUNI TAKKE STIFTELSEN DET NORSKE VERITAS FOR DEN NYE REDNINGSSKØYTA.

**TEKST:** *Redaksjonen*

Tidenes kanskje yngste gudmor, 7 år gamle Adriana Emilie Langøy, feiret både egen bursdag og dåp av den nye skøyta som skal bære navnet "Det Norske Veritas II". Som barnebarn av styreformann Leif Arne Langøy hadde hun gledet seg stort til den ærefulle oppgaven.

Redningsskøyta er en gave til Redningsselskapet i forbindelse med Stiftelsen Det Norske Veritas sitt 150-års jubileum.

- Vi takker Det Norske Veritas for gaven som fullfinansierer redningsskøyta, sa president Nicolai Jarlsby i Redningsselskapet. Han la til at dette er den andre redningsskøyta som Veritas donerer. For 11 år siden ga de midler til RS "Det Norske Veritas", og de har i mange år vært en viktig samarbeidspartner ikke minst i forbindelse med sertifisering og klassing av fartøy.

**Dåp.** RS «Det Norske Veritas II» døpes av tidenes yngste gudmor, 7 år gamle Adriana Emilie Langøy til rungende applaus.

For Veritas var dåpen en del av jubileumsfeiringen til selskapet.

-Det Norske Veritas og Redningsselskapet er opptatt av sjøsikkerhet. Å sikre liv og verdier er vår overordnede målsetting. I forbindelse med at Det Norske Veritas feirer sitt 150 års jubileum synes vi det er hyggelig å kunne gi Redningsselskapet denne støtten. Den nye redningsskøyta vil gjøre Redningsselskapet enda bedre rustet til å bedre sikkerheten for folk som ferdes på sjøen, sier konsernsjef Henrik O. Madsen i Det Norske Veritas.

RS "Det Norske Veritas II" er bygget hos Swede Ship Marine AB.

FOREBYGG HAVARI

Se video av Prop Protector i aksjon!

prop protector
INSTALL SOME PEACE OF MIND, FIT A PROP PROTECTOR

Tau i propellen kan medføre ukontrollert avdrift med fare for ditt og andres fartøy og mannskap. **PROP PROTECTOR** er en akseldrevet, skarp propellkniv uten bevegelige deler, konstruert for å kutte tau, sene, plast, tang, siv, garnrester o.l. Enkel montering – gjør det selv! Testvinner! Rimelig investering for økt sikkerhet!
Bestill via rs@vannhandel.no eller **90 60 96 95**

Se video og spesifikasjoner på
WWW.VANNHANDEL.NO

KJEMPENYHET!

HOBBYFISKERENS DRØM OG TROFASTE VENN!

Ny, videreutviklet versjon av de siste årenes storselger. Bensin- eller eldrevet med hhv 220 eller 150 kg trekkraft - begge med regulerbar hastighet.

**P220 - bensindrevet**
Motor: 4-takts Honda GX25.
Løfteevne / Trekkraft: 0 - 220 kg.
Regulerbar hastighet: 0 - 30 m/min.
Tank (innebygget): 0,55 l. Nok til 1,5 t drift.
Drivstoff: Blyfri 95 oktan.
Valgfritt vinkel eller planfeste medfølger.
Vekt ca 13 kg

**E 150 - elektrisk**
Motor: 12 V - 300 W (børsteløs).
Forbruk: 0-20 A, alt etter belastning.
Løfteevne / Trekkraft: 0 - 150 kg.
Regulerbar hastighet: 0 - 25 m/min.
Kabel m/kontakter medfølger.
Valgfritt vinkel eller planfeste medfølger.
Vekt ca 13 kg.

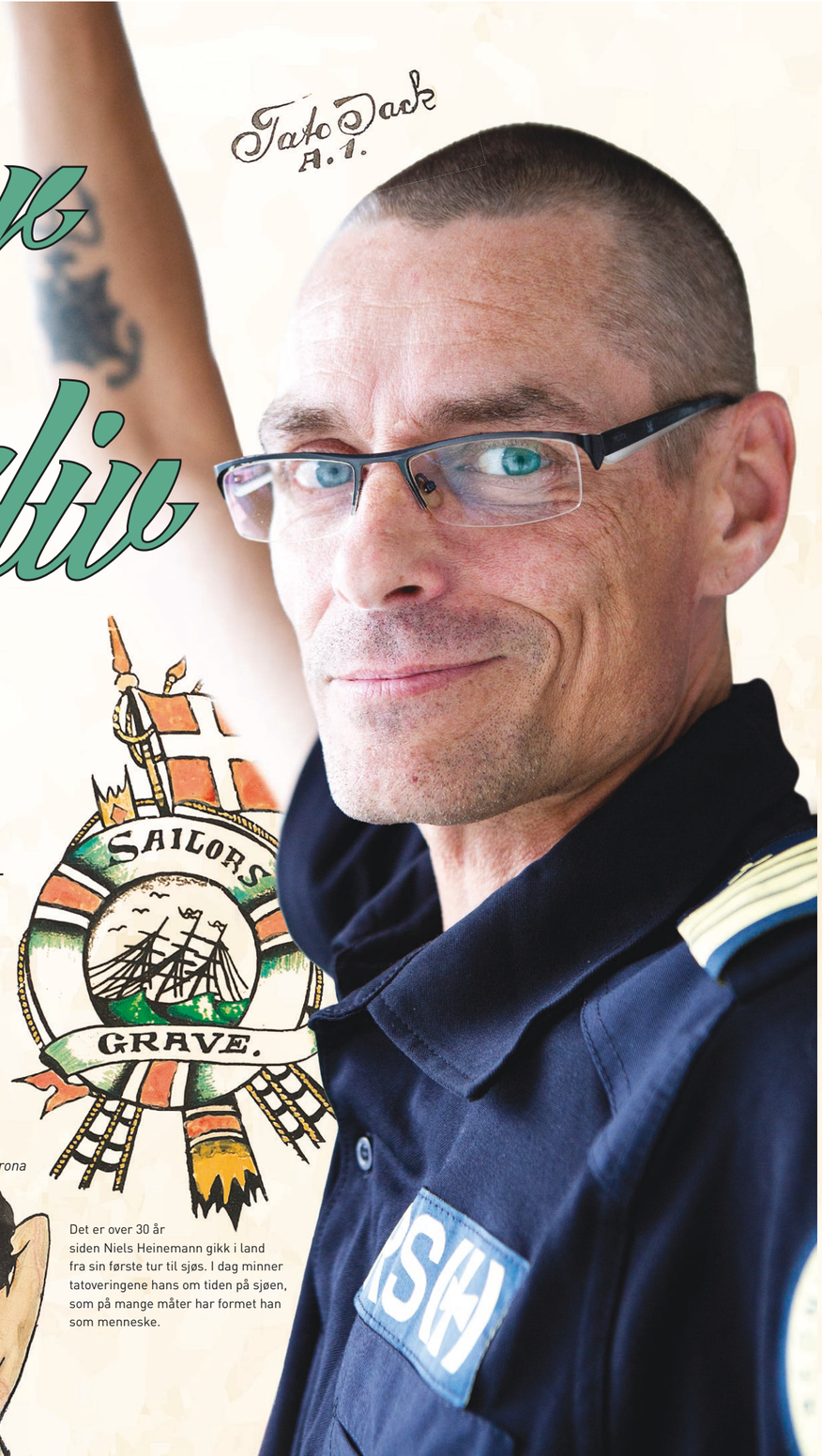
Vi sender over alt - ta kontakt for pristilbud!

*Importør og forhandler:*

Foto: Aina Østebøvik Olsen

Olsen Fangst og Kraftblokk v/ Harald Olsen, Sundveien 388, 4250 Kopervik. Tlf +47 905 64 598 Mail: kraftblokk@gmail.com **www.kraftblokk.no**

# Spor av sjøliv




*For noen tiår år siden var tatoveringer forbundet med kriminelle, horer og sjøfolk. I dag er de gamle sjømannstatoveringene på moten igjen. Mannskapene på redningsskøytene har merker i huden som forteller historier om tiden til sjøs.*

**TEKST OG FOTO:** *Sofi Lundin*
**ILLUSTRASJONER:** *Marinmuseum, Karlskrona*

Det er over 30 år siden Niels Heinemann gikk i land fra sin første tur til sjøs. I dag minner tatoveringene hans om tiden på sjøen, som på mange måter har formet han som menneske.

Tato Jack tatoverer Tato-Ole i sitt første studio i Nyhavn 17.

Foto: Marinmuseum, Karlskrona.

**Bangkok, mai 1982:** Klokken syv om morgen var det danske lasteskipet «China Express» på vei inn til kai. En liten time senere sto et 40-talls jenter samlet på kaia. Et skip på 14 000 tonn med dansk flagg og danske mannskaper kunne bare bety én ting: Cash.

Om bord var 17-årige Niels Heinemann. Siden barndomsårene hadde han drømt om å se verden. Nå var han på sin første tur til sjøs, som maskinist-aspirant i Mærsk.

## MERKET FOR LIVET

Flere av mannskapene om bord var drevne sjømenn. På noen var det synligere enn på andre. «Du er ingen ekte sjømann om du ikke har tatoveringer» var en påstand som raskt ble et ekko i hodet på Niels. Men de lysegrønne, utvaskede bildene av «Sailor´s Grave», hjerter, jentenavn og damebryster fristet ikke. Nei skulle han ha tatovering, måtte den være unik. En natt, da skipet var midt mellom to kontinenter, satt en av mannskapene og tegnet på en papirlapp. Morgenen dagen etter fant Niels det som skulle bli hans første tatovering. Han hadde ikke en anelse om hva de fine strekene forestilte, men unikt var det.

Da Niels gikk i land hjemme i København, dro han til Nyhavn for å få blekk i huden. «Tattoo Jack», en av Danmarks mest berømte tatoveringssjapper, ble stedet hvor Niels fikk laget både den første og andre tatoveringen. Strekene på kroppen vil for alltid minne ham om havet, bølgene, de røde solnedgangene, damene, festene, eventyret: Den første reisen til sjøs.

**Ballstad, juli 2014:**
Niels retter på T-skjorten og kikker ned på to tatoveringer som pryder underarmene. I dag jobber han som maskinsjef på redningsskøyta «Det Norske Veritas», som har stasjon i Ballstad i Lofoten. Det er over 30 år siden han gikk i land fra sin første tur til sjøs, men minnene fra Nyhavn og alkoholpusten til «Tato Jack» forblir nok i minnet til evig tid.

– Nyhavn var forbundet med sjøfolk, motorsykkelramp, kriminelle, horer og fulle folk. Det var ikke folk i dress å se, for å si det sånn. At jeg dro dit for å tatovere meg var ikke noe jeg sa til mora mi, nei, sier Niels og ler høyt.

Klokken elve åpnet Tato Jack dørene. Han tegnet tatoveringen over på et papir og gjorde avtrykk på armen til Niels. Da nålen nærmet seg huden, var det like før Niels løp ut på gata igjen.

– Sjøfolk var kjent for fyll og fanteri, men i dette tilfellet var det ikke sjømannen som var full! Tato Jack trengte et antall øl før han var på topp.

Formiddagen var nok ikke den beste tiden på døgnet for ham. Da den ristende hånda nærmet seg huden, var jeg allerede litt skeptisk, sier Niels og stryker med hånda over «Yin og Yang», tatoveringen på venstre arm.

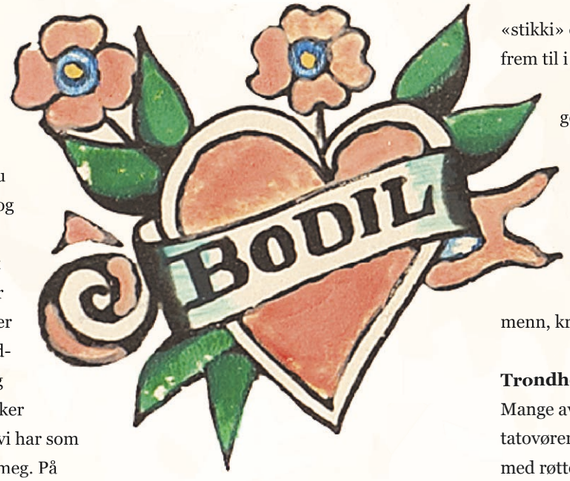
«Yin og Yang» er langt fra «Sailor´s Grave» og andre klassiske sjømannstatoveringer. Men for Niels har den en like sterk forbindelse til den første tiden på sjøen.

– Å krysse oseanene gir ro i sjelen. Det er mange dager til man ser land igjen. Du kommer inn en rytme, en sinnstilstand der du opplever å være i ro, samtidig som du er i bevegelse. Havet er blankt og uendelig. Du merker ikke at du forflytter deg. Du bryter vannet og ser bølgene røre seg. Det blir en metafysisk opplevelse, som er nærmest meditativ. Havet handler om reiser uten mål. For meg er det viktig å være på vei. Tanker om hvem vi er og hvilken rolle vi har som mennesker har alltid fascinert meg. På havet blir det rom for å tenke på slikt, sier Niels på skurrende dansk.

- De to tatoveringene mine står for mye av det jeg tror på. De har blitt en del av meg, sier Niels Heinemann.

## DYPE RØTTER

Nordmenn har alltid hatt et forhold til sjøen. Den eldste båten som er funnet i Norge, er 2200 år gammel. Hvor langt tilbake historien om den norske sjømannstatoveringen strekker seg, er det få kilder som kan belyse. I boka «Norske sjømannstatoveringer» som kom ut i fjor, kan vi fordype oss i sjømannstatoveringens historie.




Funn av pigmenter og nåler av flint og jern tyder på at nære folkegrupper i både stein-, bronse- og jernalder tatoverte seg. Også i Norge er det funnet nåler som antas å ha vært brukt til tatovering.

Ifølge forfatterne av boka «Norske sjømannstatoveringer» forsvant tatoveringene for en tid i takt med kristendommens utbredelse. På et kirkemøte i England i år 787 blir tatovering i enhver form forbudt. I 3. Mosebok 19:28 kan vi lese: « Dere skal ikke rispe dere opp på kroppen i sorg over en som er død, og ikke brenne inn skrifttegn på dere.» Til tross for det lot pilegrimene seg tatovere på sin vei til Jerusalem.

## NORSK TATOVERINGSHISTORIE

I Bergen finner vi spor av tatoveringer så tidlig som 1654. Kunstneren Salomon von Haven malte bilder av tatoverte inuittkvinner fra Grønland. Tatoveringen ble så gjenoppdaget av sjømenn under oppdagelsesreiser i Stillehavet. På den tiden var ordet tatovering ukjent, noe som kan være grunnen til at vi i dag finner få historiske kilder på temaet. Ord som «å merke», «å prikke» og «stikke» var vanlig. Å bli «stikki» er en betegnelse som er brukt frem til i dag.

På tross av tatoveringens inntog i Skandinavia på slutten av 1800-tallet, var det ikke før på 1980-tallet at tatovering fikk fotfeste i Norge. På den tiden var tatovering fortsatt noe som man assosierte med sjømenn, kriminelle og prostituerte.

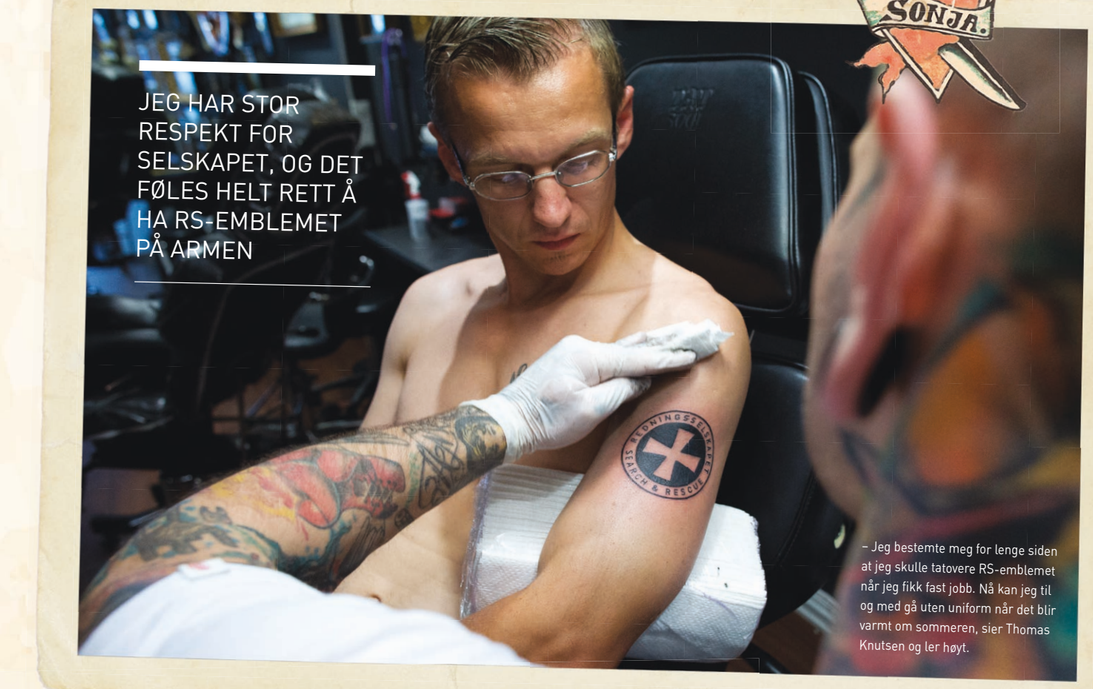
**Trondheim, juli 2014:**

Mange av dagens skandinaviske tatovører ser de gamle tatoveringene, med røtter fra blant annet Nyhavn som kulturarv, og ønsker å videreføre tradisjonen til kommende generasjoner.

Midt i sentrum av Trondheim ligger «Onkel Henry´s tattoo shop». Sjappa som åpnet dørene for to år siden, er oppkalt etter en gammel norsk sjømann ved navn Henry. Trønderen fra Hestvika på Hitra var en av fylkets stolteste sjømenn. I sin ungdom hadde han seilt på de syv hav, både som skipper, hvalfanger og eventyrer. Ifølge Henry kunne ikke sjøulker ha pass – det havnet bare på bøljan blå. Men ga man ham en flaske øl eller to, fikk man likevel rede på hvor skuta hadde lagt til. «Stemplene i passet er her, de» sa han ofte og pekte på tatoveringene han hadde oppover armene. Han sa det var årsaken til at man lot seg tatovere – for å kunne vise jentene hjemme hvor man hadde vært. På brystet hadde Henry avbildet sin store kjærlighet – Rosemary. Dama hadde han møtt i Amerika, men tatoveringen var laget i Nyhavn for fem kroner. «Billigste forholdet jeg noen gang har hatt», pleide han å si. I dag lever de mange historiene til Henry videre i «Onkel Henry´s tattoo shop», som drives av sjømannens etterfølgere.







Tatoveringen som Tato Jack laget på kollegaen Tato Ole.

## MERKET MED RS

I følge daglig leder på «Onkel Henry´s tattoo shop», Tommy Berntsen, er det flere og flere som velger å ta tatovering i dag. Og sjømannstatoveringer i alle former er på moten.

– Vi har stor pågang hele året med over 200 kunder i måneden. Sjømannstatoveringer har kommet tilbake, og det er mange som bærer klassikerne på kroppen. Vi ser også at mange velger å lage en moderne vri på «old school»-sjømannstatoveringene eller andre sjørelaterte kreasjoner, sier Berntsen.

I en tatoveringsstol helt innerst i lokalet sitter Thomas Knutsen. For ett år siden bestemte han seg for å lage noe man kan kalle for en «moderne» sjømannstatovering.

# Fortell om tatoveringen din

Med en far som har jobbet for Redningsselskapet i 50 år, har sjøen vært en del av Thomas hele livet. Da Thomas falt fra en brygge en kald januardag i 1987 og holdt på å miste livet, var det mange som trodde at gutten skulle bli redd for vann. Så feil kunne de ta. Allerede som 16-åring fikk han sin første jobb på sjøen. For tre år siden gikk han i sin fars fotspor og fant drømmejobben i Redningsselskapet som maskinist på RS «Bergesen d.y.». Tatoveringen bestemte han seg for å ta den dagen han fikk fast jobb i selskapet.

– Jeg har stor respekt for selskapet, og det føles helt rett å ha RS-emblemet på armen. Nå kan jeg til og med gå uten uniform når det blir varmt om sommeren, sier Thomas og ler høyt.

**ANGRER IKKE**

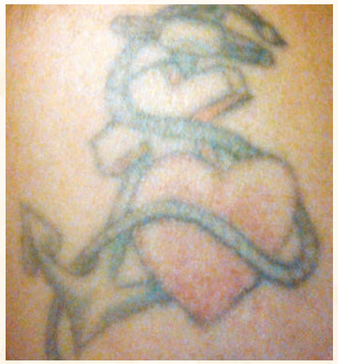
Det var mange som angret på tatoveringene da de forlot livet til sjøs. Det tidligere militærsykehuset i Wergelandsveien i Oslo ble redningen for mange. Sykehuset var under krigen blitt omgjort til Rikshospitalets plastisk-kirurgiske avdeling. På den tiden var det transplantasjon av hud som var måten å bli kvitt en tatovering på.

Niels Heinemann har aldri angret på noen av tatoveringene sine. De er blitt en del av ham og representerer tiden på sjøen, som på mange måter formet ham som menneske.

– Det nytter ikke å angre på ting i livet. «Heartache lasts longer than a tattoo, and what is the most painful?» sier han. ■■

## Lars G. Solvik
### Skipsfører på RS «Peter Henry von Koss»:

Som 19-åring jobbet jeg på verdens største krabbebåt, «American Champion». Jeg måtte gjøre som de andre gutta, og den første tatoveringen ble en ordinær sjømannstatovering med kors, anker og hjerte (tro, håp og kjærlighet). Den andre er helt spesiell av flere grunner. Jeg tegnet den selv, og den har sterk symbolikk: Navnene på barna mine og deres fødselsdatoer. Et blått hjerte for Julian og et rødt for Eline. Ankerkjettingen betyr styrke. Ankeret betyr tro og tilhørighet. Tempelridder-skjoldet står for beskyttelse. Opiumsblomsten er kjærligheten til mine barn. Jeg er på sjøen store deler av året, og med den tatoveringen over hjertet på venstre side, føler jeg meg nærmere dem jeg elsker.



## Rune Røkling
### Prosjektleder på Sjøredningsskolen:

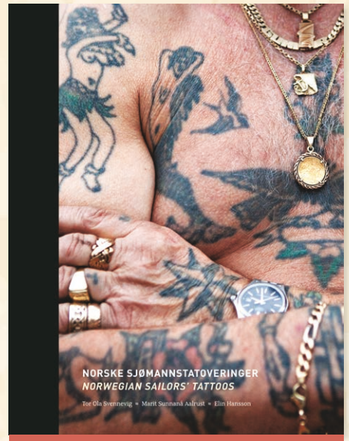
Som 16-åring dro jeg på min første tur på sjøen. Det var et nokså hardt liv på skipene den gangen. Man kan vel nesten si at man var nødt til å tatovere seg, som bevis på at man var god nok sjømann. I dag representerer den en fin tid som aldri kommer tilbake. Den er blitt en del av meg. Tatoveringen er tatt i Hong Kong, og viser en vimpel med et norsk flagg. I midten er en ørn med utslåtte vinger. Den symboliserer frihet.

## Kai Jensen
### Skipsfører på RS «Bergesen d.y.»:

I 1974 var jeg om bord i «Christian Radich». Da vi lå til kai i København tok jeg en kartong sigaretter under armen og gikk bort til Tato Jack i Nyhavn. Jeg hadde for lengst bestemt meg for at «Tro håp og kjærlighet» på venstre arm ville bli veldig tøft. Og det ble det. Jeg var den første, men helt sikkert ikke den siste, av 90 tenåringsgutter om bord som tok tatovering. Den ble nemlig en ordentlig damemagnet, den der tatoveringen min. Dessuten har jeg brukt den som identifikasjon i bank. Da dama i skranken måtte ha bildebevis, pekte jeg bare på tatoveringen der det står Kai, så fikk jeg ut pengene mine.

## Torleif Olsen
### Skipsfører på ambulansebåten «Eyr Ytterholmen»:

I 1979 var jeg på min første utenlandstur og lå til kai i Rotterdam. Vi var unge og måtte komme hjem med bevis på at vi hadde vært i «livets skole» på sjøen. Tatovering var en del av det å være sjømann. Det ble en klassiker som «Sailor´s grave». Det minner meg om moren min og hvor mye jeg måtte mase for å få lov til å dra til utlandet. Hun var nok redd at jeg skulle ende opp som så mange andre som dro på sjøen. «Full som en sjømann» var jo et kjent uttrykk på den tiden.




**NORSKE SJØMANNSTATOVERINGER**

I denne rikt illustrerte boken forteller sjømenn om tatoveringer og eksotiske opplevelser. Boken gir også en innføring i etterkrigstidens sjømannsliv, skrevet av førstekonservator Elisabeth S. Koren ved Maritimt Museum. Videre kan man lese om sjømannstatoveringer før og nå, ledsaget av tallrike bilder og plansjer. Forordet er skrevet av Jon Michelet, som forteller historien om hvorfor han aldri tatoverte seg. Boka ble nominert til Brageprisen 2013.

**Forlag:** Magikon forlag, utgitt i 2013
**Forfattere:** Tor Ola Svennevig, Marit Sunnanå Aalrust og Elin Hansson.

**DRIVSTOFF OG Mobil SMØREMIDLER**
**LEVERES OVER HELE KYSTEN AV Bunker Oil**
Våre avdelinger: **Bergen**: 55 11 95 30 - **Ålesund**: 70 10 47 47 - **Tromsø**: 77 66 41 20
**Vi støtter Redningsselskapet**
Finn vårt nærmeste tankanlegg: **bunkeroil.no**

## Beta Marine Hybrid

- Består av både en dieselmotor med girkasse og en elektromotor på 10 KW
- Kjør miljøvennlig, nesten lydløst og behagelig ved hjelp av elektro-motoren
- Bruk dieselmotoren ved større effekt behov eller ved lading av batteriene - lader med inntil 5 KW effekt

BETA MARINE

## Hvorfor velge Beta Marine?

- Kvalitetsmotor fra Kubota
- Lun rolig gange
- Leveres fra 10 - 90 HK
- Internasjonal forhandlerstøtte
- Ekstrautstyr tilpasset ditt behov
- Markedets beste pris?

## Beta Marine motor med seildrev

- 13,5 HK - 56 HK

Kan leveres med seildrev

Kan også leveres med seildrevkit tilpasset Volvo 110S, 120S og Yanmar SD20

Beta Marine Tlf: 928 66 501 | www.betamarine.no

## Stilsikkert gjerde i støpejern
**Rask levering**

Webjørn Hammersbøen
Ruud, 2040 KLØFTA
Tlf.: 63 98 02 24
Mobil: 905 39 457
Fax: 63 98 07 41
**www.wh-produksjon.no**

Vi tilbyr god rabatt ved telefonhenvendelse

Gylling Teknikk AS arbeider i dag med tre hovedsegmenter:
**Batterier** til industri, nødlys, Forsvaret og start av kjøretøy.
**Elektromekanikk** til grossister og industribedrifter.
**Sol- og vindenergi,** komplette systemer leveres fra vårt eget datterselskap SUNWIND.

GYLLING
GYLLING TEKNIKK AS
Rudssletta 71, Pb. 103, 1309 Rud
Tlf. 67 15 14 00. Fax 67 15 14 01
e-mail: gylling@gylling.no
www.gylling.no

HAZE
Detaljer på www.gylling.no

## Gelèbatterier til yrkes- og fritidbåter

Marine-batterier

Med den nye serien gelébatterier kan vi takke de gamle åpne batteriene for hjelpen. Ingen gassing, ingen etterfylling av vann, god lademottagelighet, lang levetid.
Egne marinetilkoblinger for elektronikk.
Leveres i størrelsene 80At, 110At, 160At og 230At alle i 12V.

**Vi er fast leverandør av batterier til Redningsselskapet.**

The Quality & Management system governing the manufacture of this product is ISO 9001:2000 and ISO 14001:2004 certified.
UL Recognised Component MH28512

Nautisk Fritid
Navigasjonsbutikken AS

## ALT I SJØKART OG MARITIME BØKER
HVOR DU ENN SKAL I VERDEN

- Sjøkart i alle formater
- Los- og havnebøker
- Navigasjonsutstyr
- Maritime bøker
- Kikkerter
- VHF
- Instrumenter
- og mye mer...

Besøk oss i:
Rådhusgata 9, 0151 Oslo

Tel: 401 44 410
E-post: post@nautiskfritid.no

**Nettbutikk:**
**nautiskfritid.no**

Hos oss finner du et bredt vareutvalg - i nettbutikken og i våre lokaler i Rådhusgata i Oslo

# BARN LÆRER AV UNGDOM

I ÅR ER DET TI ÅR SIDEN REDNINGSSELSKAPET ARRANGERTE SIN FØRSTE SOMMERSKOLE. SIDEN STARTEN HAR OVER 10 000 BARN LÆRT SJØVETT. PÅ SOMMERSKOLENE ER DET BARN SOM LÆRER AV UNGDOM.

**TEKST OG FOTO:** *Sofi Lundin*

Elise (12) får hjelp til å sette seilet på plass. Hun har alltid hatt lyst til å lære å seile, og nå er hun snart ute i egen båt for første gang. De snøkledde fjellene står i kontrast til sommeridyllen på brygga i Alta, der 21 forventningsfulle barn er på sin aller første sommerskole. Marte Todal Nilsen (18) hjelper barna opp i båtene. Hun kommer fra RS Ung-lag i Alta og er en av fire ungdommer som har fått sommerjobb som instruktør på årets sommerskole. Når Finnmarks første sommerskole drar i gang, er det barn som lærer av ungdom.

### SJØVETT FOREBYGGER

Med en far som har jobbet på flere redningsskøyter, var begge jentene tidlig på sjøen. Nå ønsker de at barna skal bli bitt av sjøbasillen og lære seg å være trygge på sjøen. ▶▶



**På den ukeslange** sommerskolen lærer barna sjøvett gjennom lek og opplevelser på og ved sjøen. Kari Lene Olsen (bakerst i bildet) var i sommer leder for Finnmarks første sommerskole.

**Krevende.** - Å være instruktør på sommerskolen er krevende, men samtidig veldig gøy. Det er utfordrende å passe 21 barn i alderen 9-13, sier Marte Todal Nilsen (18).

– Forebyggende arbeid er enormt viktig, og det er det som gjør instruktørjobben både givende og betydelsesfull. Hvis barn lærer sjøvett i ung alder, forhindrer det ulykker i senere tid, sier Marte, som sammen med søsteren Hanne (19) har vært aktiv i unglaget siden starten i 2011.

### LÆRER BEDRE AV UNGDOM

I løpet av den fem dager lange sommerskolen står båt-, sjøvett og mye moro på kalenderen. Noen drømmer om å lære seg å seile, andre vil bli mestere på å lage knuter.  Kari Lene Olsen er distriktsleder for Redningsselskapet i Finnmark. I år leder hun fylkets første sommerskole, og hun er ikke i tvil om at ungdommer er de beste lærerne.

– Vi ser at barna responderer lettere til ungdommene. Kanskje det har å gjøre med at de er litt mer «redd» oss eldre. Ungdommene er ansvarsbevisste og flinke til å håndtere barna. De er en utrolig ressurs for oss, sier Kari og hjelper en gutt på med redningsvesten.

### REKORDHØY DELTAKELSE

I år er det 10 år siden Redningsselskapet arrangerte sin første sommerskole. Siden har over 10 000 barn over hele landet lært om sjøvett . Det startet med et forsøksprosjekt på Jarlsø ved Tønsberg i 2004. Fra sommeren 2012 har det vært sommerskoler i totalt 40 uker langs kysten og på Mjøsa.

– Stadig flere ønsker å være med på sommerskole, og det er veldig positivt. Vi er opptatt av å tilby kvalitet på aktiviteter og trygge rammer, noe som gjør at vi er nødt til å begrense antallet deltakere. I sommer får 1300 barn sjøvettsopplæring. Det er det høyeste tallet vi har hatt noen

**Ukas høydepunkt.** Skipsfører på RS «Gjert Wilhelmsen», Jørn-Arve Pedersen, fikk i løpet av dagen besøk av mange «små» skipsførere.

gang. Vi håper at vi i fremtiden kan gi flere barn muligheten til å få være med, sier Lars Erik Hagen, prosjektleder ved frivillighetsavdelingen i Redningsselskapet.

Det begynner å regne, og da er det ikke noe som er bedre enn å fiske. Sjøredningskorpsets skøyte RS «Vekteren» ligger til kai og snart er et titall barn om bord, klare for å overraske familien med fersk fisk til middag.

– Mange har sagt at de skal være med på Redningsselskapets sommerskole helt til de er så gamle at de ikke får lov mer, og da vil jeg si at vi har gjort en god jobb. Det har vært en spennende og morsom opplevelse. Selv tror jeg at jeg har lært like mye som barna av denne ene uken, sier Marte. ■■

**FAKTA**

RS Ung-lag er et tilbud for deg mellom 14-25 år som er interessert i båt og sjø, og har lyst til å lære mer om sikkerhet til sjøs. Redningsselskapet har 26 Ung-lag langs kysten.
I dag er rundt 2500 ungdommer aktive i RS Ung-lag.
Les mer om Ung-lagene på **www.rs.no/barn-og-ungdom**



# Ikke all forandring fryder

PÅ BRYGGEKANTEN
leif magnar

I det jeg kommer inn på venterommet til bedriftslegen merker jeg at det ikke lukter slik det pleide. Heller ikke den smilende unge damen bak skranken er den samme som før.

– Hvilken lege skal du til? spør hun.

Hun ber meg sitte ned og vente; legen «min» er heldigvis ikke skiftet ut.

Jeg ser meg om etter lesestoff. Her lå det alltid båtblader, men nå ser jeg bare et par damemagasiner. Jeg får greie meg uten.

På veggen henger et nydelig bilde av en klassisk seilbåt.

Tankene går til årets fantastiske sommer. Mye sol, mye varme, ikke for mye vind; av og til nesten for mye av det gode. Fullt av folk på sjøen som frydet seg over en langt bedre båtsommer enn noen hadde våget å drømme om.

Du skulle stå tidlig opp for å få plass i neste havn og tåle å ha folk tett innpå deg, både i gjestehavnene og mange uthavner. Stort sett veldig hyggelige folk som tok det meste med godt humør, med enkelte egosentriske unntak.

Lyse minner melder seg, og jeg smiler for meg selv.

Barna i nabobåten kom lett solbrente og lykkelige med en hel bøtte småkrabber:

– Se alle krabbene vi har fått, pappa – nå kan du lage verdens beste fiskesuppe!

Jeg hadde lest at det er starten på en fenomenal fiskesuppe og ble nok litt misunnelig. Utrolig nok var naboen ikke bare alle tiders pappa og kokk, men også tankeleser. Han sendte en porsjon suppe over rekka til oss, og kona og jeg smattet og smakte mens ungene fulgte spent med.

– Verdens beste, ikke sant? ville de vite.

– Helt sikkert! skrøt vi.

Ungene strålte.

Så var det skipperen på en eldre trebåt i en liten gjestehavn, som tok pause i lunsjen sin for å ta imot fortøyningene våre. Senere så vi at han ga en hjelpende hånd til alle som kom inn i havna. Da jeg sa at det var uvanlig snilt, blåste han av det:

– Det er en selvfølge at båtfolk hjelper hverandre!

– Nei, mente jeg; – det er stadig sjeldnere. Vante båtfolk gir gjerne en vennlig håndsrekning til andre sjøfarende, men båtbrukere med et minimum av erfaring er visst mangelvare etter hvert?

– Jeg tror ikke det, sa han ettertenksomt.

– Når du ser båtparken i havner du besøker, stemmer ikke inntrykket du får i mediene av at båtfolk flest er bortskjemte ferskinger i nye, svære, hurtiggående luksusfarkoster. For de fleste av oss er det gode båtliv en velbrukt, lite prangende båt i moderat fart, og den typen båter finner du i stort flertall i båthavnene langs hele kysten. De som har slike båter pleier å ha noen år bak seg på sjøen, så det er kanskje heller slik at lysten til å hjelpe andre er i ferd med å gå av moten? funderte han.

Det fører tanken til noe som kunne ha gått riktig galt.

Vi tøffet i 7-8 knop over en åpen havstrekning i maksvær og koste oss med hver vår kaffekopp, da vi bråvåknet av et brøl fra kraftige dieselmotorer. En diger cabincruiser innhentet båten vår i stor fart og passerte oss med et par båtlengders avstand på styrbord side. Paret på flybridgen anset oss knapt. Vi slapp kaffekoppene og holdt oss godt fast, for nå visste vi hva som kom.

En voldsom hekkbølge slengte begge kaffekoppene først i skottet og så på dørken.  Glovarm kaffe sprutet over alt. Samtidig kom en nesten like svær cabincruiser fossende bakfra på babord side, også med minimal avstand, og vi var fanget mellom to veldige hekkbølger. Båten rullet vilt. I et glimt var jeg redd for at sjøen kom til å velte inn og senke oss, da den tunge lanternemasta ble slynget løs fra taket over styreposisjonen og dundret rett ved min kones hode i dørken. Så ble alt rolig igjen.

– Takk og pris for at jeg ikke har skytevåpen om bord, utbrøt jeg da vi fikk samlet oss.

– De gærningene kappkjørte og la nesten ikke merke til oss da de føk forbi, konstaterte min kone.

Jeg vil heller tenke på noe hyggeligere.

Havnevakta i en av de større gjestehavnene ble så glad da vi skrøt av standarden i servicebygget at han slo av på havneavgifta for neste natt.

– I dag har jeg fått inn en del klager og sure oppstøt, så dette var trivelig å høre! Det er sannelig dyrt nok å overnatte her likevel, slo han fast og trakk ifra et par fot på båten vår.

Tankerekka blir brutt da den unge damen i skranken kommer med en avis. Hun har nok lagt merke til at jeg sitter og stirrer tomt ut i rommet.

– Vil du se i denne mens du venter?

– Nei, tusen takk, svarer jeg så høflig jeg kan; – jeg har det så festlig med det som foregår inne i hodet mitt!

Hun bestemmer seg for at jeg har en skrue løs og at det må være grunnen til at jeg skal til legen. Hun snur brått og går med raske skritt tilbake til sikkerheten bak skranken.

Plutselig går det opp for meg hva den nye lukta i venterommet er. Den henger fortsatt igjen etter den unge damen.

Takke meg til forgjengeren hennes. Hun holdt greie på innkallingene til rutinesjekk hos bedriftslegen og spredte ikke distraherende dufter.

Og hun trodde definitivt ikke at jeg var sprø.

# Ni liv - og et stort hjerte

*I Honningsvåg sitter det en mann som har lurt døden både en og to ganger. Lokalbefolkningen kaller ham bare «ni liv», etter at han berget livet på mirakuløst vis i 1978. Men like imponerende er den enorme hjertevarmen som møter deg i rorbua til han Alfred.*

**TEKST OG FOTO:** *Eli Strand*

En formiddag i rorbua til Alfred Karlsen er som å reise tilbake i tid og befinne seg i et av Tore Skoglund legendariske humorprogram, «Du skal høre mye». Forskjellen er at dette er virkelige mennesker og at rorbua i Tromsø er skiftet ut med rorbua i Honningsvåg. Alle har de en historie å fortelle, og i likhet med Alfred har de fleste vært ute en vinternatt før. Men nok om det. Dette skulle egentlig handle mest om det som skjedde en vinterdag i 1978, da Alfred fikk tilnavnet «Ni liv».

## RYKTER OM SVINDEL

Noen har tvilt på at Alfred har fortalt sannheten om det som skjedde i 1978. Ryktene har gått om at det var en forsikringssvindel og ikke et forlis som gjorde at Alfred ble overlatt til seg selv i fire døgn i 18 kuldegrader og stiv kuling.

Ingen av tilhørerne i bua tviler på det Alfred forteller. For blant de 20-30 mennesker som er innom bare denne formiddagen, er Alfred en hedersmann som har gjort seg fortjent til sin legendariske heltestatus i Honningsvåg.

## ULL INNERST

Det var fire dager før julaften i 1978 at Alfred var på tur hjem til Gjesvær i Vest-Finnmark. På grunn av nedising begynte båten å ta inn vann. Fiskeren var ikledd en gummiert kjeledress og hjemmestrikkede tovede sjøvotter og sokker fra sin mor da han strevde med å holde vannet unna.

– Ho mor visste hva vi trengte på sjøen, og jeg husker spesielt at både votter og sokker var nylagde, skyter Alfred inn, og høster anerkjennende kommentarer fra publikumet sitt. De mener at ingenting er bedre enn ull innerst på kroppen.

– Hva tenkte du da du ikke klarte å holde vannet unna og motoren stoppet?

– Da var jeg kald og våt og klar til å få satt ▸▸

**Folksomt i rorbua.** Det er alltid folk i rorbua til han Alfred. Her er alle velkomne til å slå av en prat.

redningsflåten på vannet, men det var 15 cm is over båten, så den var rett og slett frosset fast. Heldigvis hadde jeg sjekta mi som jeg satte på vannet. Den redda livet mitt, og den har jeg alltid med meg når jeg er ute på sjøen, sier Alfred.

**ISKALDE DAGER**

Alfred er vokst opp i fjæresteinene og har vært på lofotfiske siden han var 14 år. Faren var fisker og det var aldri tvil om at havet skulle bli arbeidsplassen til sønnen. Men selv ikke en hardbarket fisker som Alfred var forberedt på det som ventet ham. Først halvannet døgn i sjekta på vannet, og så en kamp for at noen til slutt skulle finne ham. Når den effektive kulden i tillegg lå på rundt 38 blå grader, er det flere som har undret seg over at han berget livet.

Men Alfred ga aldri opp håpet, selv etter å ha skutt opp flere nødbluss som redningsetatene trodde var falske. Iherdig jobbing gjorde at han holdt kroppstemperaturen oppe og berget livet.

**BEHOLDT KLÆRNE PÅ**

Burstadhavn i Måsøy kommune, som var fraflyttet allerede på den tiden, var målet da han formiddagen etter forliset satte kursen mot fastlandet.

– Men det blåste opp igjen etter at jeg kom dit. Det tok meg tre timer å komme meg fra fjæra og opp til huset, en strekning på bare 3-400 meter. Det var dyp snø med et tynt lag skare på toppen. Jeg skimtet flere hus i snøfokket, og valgte meg ut et. Da jeg kom fram, var klærne så stivfrosset at jeg beveget meg som en statue.

– Og da var det rett av med klærne?

– Å nei du, såpass hadde far min lært meg om det med nedkjøling. Tar man av først av seg klærne i en sånn situasjon, blir man aldri i stand til noensinne å kle dem på seg igjen. Da er kuldesjokk og død det neste, sier han med stort alvor.

Så Alfred tørket klærne på kroppen og fikk seg litt havregryn å spise på. Vann var det nok av i fast form utendørs, og Alfred fikk etter hvert nok krefter til å sette seg i sjekta igjen.

> NÅR DEN EFFEKTIVE KULDEN I TILLEGG LÅ PÅ RUNDT 38 BLÅ GRADER, ER DET FLERE SOM HAR UNDRET SEG OVER AT HAN BERGET LIVET.

**FUNNET PÅ JULAFTEN**

Julaften startet Alfred igjen å ro i sjekta si igjen. Det blåste kraftig, men fiskeren satset alt og ga aldri opp.

Det var nå satt i gang leting med helikopter og Orion-fly, og Alfred ble mirakuløst funnet tidlig på ettermiddagen julaften. Da han hørte helikopteret, fikk han etter mye strev laget et lite nødbluss av en tøyfille dynket i parafin. Det var akkurat nok til at han ble sett og til slutt heist opp i helikopteret i full storm. Etter det er det ingen i Honningsvåg som ikke har hørt om han Alfred og hans ni liv.



**LEGENDEN ALFRED**

Etter hendelsen i 1978, ble Alfred en legende, ikke bare i Finnmark, men over hele landet. Historien stod på trykken i årboken «Det hendte i 1978», og de fire døgnene ble også en stor sak i den første utgaven av Se og Hør.

– I kjendisbladet stod det til og med at jeg svømte flere kilometer i ishavet. Det er et rykte som jeg helt klart kan avkrefte, ler Alfred.

– Ja, så tøff er du vel ikke?

– Jeg kan faktisk ikke å svømme, innrømmer fiskeren.

– Spør du meg, burde ingen fiskere kunne svømme, for da blir man så redd vannet at man lar være å falle uti, sier han med et solid glimt i øyet.

**100 TELEFONER OM DAGEN**

Den dramatiske opplevelsen har på ingen måte parkert den nå 68 år gamle fiskeren og altmulig-mannen på land.

– Var du ikke redd for å gå ut på havet igjen?

– Nei det følte jeg aldri på. Skal man holde på med fiske, kan man rett og slett ikke være redd. Da må man finne på noe annet.

Så Alfred fortsatte med han alltid hadde gjort. Han fisket krabbe og fisk, saltet og røykte fisk, og ikke minst hjalp han andre med alt mulig.

– Jeg får kanskje 100 telefoner om dagen. Enten er det en båt som er lekk, en skrue som er løs eller bare noen som skal ha røkt og salta litt fisk. Men pensjonere meg kommer jeg aldri til å gjøre. Hvorfor skal jeg det, når jeg er i stand til å jobbe? undrer han.

**GEITEMELK OG SPENOL**

Selv om Alfred selv aldri har vurdert å gå på trygd, er det andre som har rådet ham til å legge inn arbeidsårene. For syv år siden var han uheldig og satte fast den ene foten i en propell. Utrolig nok klarte han å unngå amputasjon.

– Jeg ble reddet av en dansk spesialist som fikk sydd meg sammen igjen, selv om jeg nå har ett ben som er nesten tre centimeter kortere enn det andre, sier han, mens han bretter opp buksebenet så vi får se hvordan han ble lappet sammen. Samtidig kakker han i den livløse leggen, og understreker at han har fått styrken i ben og armer etter å ha blitt oppfostret på geitemelk.

– Ekspertene sa at jeg måtte uføretrygdes og gå på opptrening to ganger i uka, men det hadde jeg vett til å takke nei til, humrer han.

– En kombinasjon av geitemelk og Spenol fikk meg på beina igjen, og krabbefiske er helt klart den beste opptreningen man kan få, sier han.

**LITT AV EN GJENG**

Mens Alfred forteller om sitt dramatiske liv, går det stadig folk inn og ut av bua. Da Alfred viser oss hvordan ankelen hans er skrudd sammen, hører vi en av gjestene banke lett på sin skadde og sammenskrudde legg. Ikke lenge etterpå kommer en annen kamerat med en stålprotese stikkende ut av det ene jakkeermet.

– Han har allerede fiskekroken klar, skjemter Alfred mens han peker på kameratens stålkrok.

– Det er sånne ting som skjer i livet det, sier den uheldige mannen.

– Heldigvis har jeg fått en skikkelig pensjon fra staten, eller et statsstipend, som jeg liker å kalle det, ler han.

En staselig 80-åring med sigar, en lettere bedugget mann i 60-åra og en 50-åring som mener han er Honningsvågs sprekeste – dette er bare noen av dem vi møter i rorbua denne formiddagen.

Sammenligningen med Tore Skoglunds «Du skal høre mye» blir med ett så veldig feil. Her er ingen regi eller innøvde vitser. Virkelighetens rorbu slår det meste. ■■

**Arbeidsom kar.** Fiskeren har mange jern i ilden og både røyker og salter fisk i tillegg til mye annet.

Smarte løsninger fra Sula Bedriftsteneste

# FOR SIKKERHETS SKYLD

**Vår Maritime avdeling har utviklet og produserer flere sikkerhetsprodukter for folk som ferdes på sjøen.**

SB Rescue Sling og SB Davit. Unikt og rimelig redningssystem for å plukke opp personer fra sjøen.

Vår sy- og segl avdeling er dyktige på reparasjon av båtkalesjer og trekking av båtputer. Vi syr alt i PVC og presenning.

SB Redningsbøyle, SB kombinerte båtshake, klepp, sikkerhetsåre, propellkniv og båtkost.

Det kan fort bli kritisk om noen faller i sjøen.
SB Redningsbøyle er enkel i bruk og har god rekkevidde.
Alle båter og havner bør ha SB Redningsbøyle tilgjengelig.

**Sula Bedriftsteneste**
Erikmarka 3, 6030 Langevåg
Telefon: 70 19 89 00. E-post: maritim@sula.as www.sula.as

Se vår video

Foto: Redningsselskapet

# Sikring av Liv, Verdier og Miljø

Det Norske Veritas spiller en viktig rolle og er et anerkjent kvalitetsstempel innen Klasse. DNV har lang erfaring med klassifikasjon av ny og effektiv teknologi. Som DNV-kunde inngår du i et nettverk der service og tilgjengelighet står i fokus.

Klasse • Konsept • Operativ drift • Godkjent kontrollforetak • Sikkerhetsstyringssystem • Konsulenttjenester

Det Norske Veritas AS, Veritasveien 1, 1336 Høvik
Tlf: 67 57 99 00, www.dnv.com

www.dnv.com/fisk

DNV·GL



Alle trenger veiledning fra tid til annen

Vi guider deg trygt i havn med ditt testament

Din testamentariske gave kan redde liv

**I snart 125 år har testamentariske gaver vært avgjørende for redningsskøytenes livreddende beredskap langs kysten vår.**

Ta kontakt for informasjon eller rådgivning rundt testamentariske gaver:
Advokat Henning Alme Siebke, Tlf: 917 76 833 / henning.alme.siebke@rs.no
Markedsrådgiver Solfrid Bøe, Tlf: 928 36 141 / solfrid.boe@rs.no

RS(+)
redningsselskapet.no

# SVENSKENE SOM REDDER FLEST NORDMENN I VERDEN

DET LUKTER KRUTTSTERK KAFFE, OG HENDENE SOM HILSER ER VELBRUKT. VELKOMMEN TIL STRØMSTADS MEST OPPEGÅENDE «GUBB-DAGIS».

**TEKST OG FOTO:** *Frode Pedersen*

Vi skriver starten på juli. Havnen i Strømstad er proppfull av båter i alle størrelser, og minst 80 prosent av dem bærer norsk flagg i hekken. Noen hundre meter fra gjestehavnen ligger det svenske Sjöräddningssällskapet som et fyrtårn i vest.

Stasjonen i Strømstad berger flere nordmenn på ferie i utlandet enn noen andre. For det har seg slik at det ikke bare handler om båtfolk. De er like ofte ute i det godes ærend og henter folk som er blitt akutt syke på en av de mange øyene, eller har syklet seg av, på Koster, for eksempel.

Vi mener de må ha Nordens beste responstid når de klarer å bemanne båtene sine på 15 minutter. Ofte er de i livreddende arbeid lenge før helikopteret ankommer for å frakte pasienter videre. Korpsleder Bengt Göran Bergstrand poengterer at kostnadene ved ambulanseoppdrag er det eneste de får refundert fra staten. Resten må de sørge for å ro inn selv gjennom fromme donasjoner fra svensk næringsliv og privatpersoner.

– Er det rart at vi lever godt på å hjelpe norske fritidsbåtturister? spør korpsets leder med et skjevt lite smil om munnen.

## SNAKKER VARMT OM SAMARBEIDET

Han er raskt ute med å fortelle om det fantastiske samarbeidet som er mellom Redningsselskapet i Norge og det svenske Sjöräddningssällskapet.

– Jeg vil faktisk påstå at vårt samarbeid må være det beste i verden, nesten sømløst, og vi er på fornavn. ▶▶

**Rykker ut:** Mann meldt savnet ved Ursholmen. Våre svenske kolleger fra stasjonen i Strømstad rykker ut med alt tilgjengelig materiell.

**Mannskapet:** Bengt Gøran Bergstrand og hans mannskaper assisterer flere nordmenn enn noen andre utenfor landets grenser. Til høyre i bildet Lorentz Lundgren, og skipsfører John Willy Henriksen i styrhuset.

Når skøyta på Hvaler er ute av drift eller opptatt med oppdrag, hender det ganske ofte at vi stepper inn og hjelper til. Det samme gjør nordmennene for oss. Vi øver sammen ganske jevnlig, og da bruker vi også våre helikoptre. Vi er jo på mange måter i samme båt, og vi lytter på de samme nødfrekvensene, sier Bergstrand.

Med 350 oppdrag i året ligger de på svensktoppen i sjøredning. At 70 til 80 prosent av dette er hendelser som involverer nordmenn, er vel ikke så rart når 12 til 15 tusen norske fritidsbåter besøker farvannene i nordre Bohuslän hver sommer.

Siden de startet korpset i 2000, har de hatt 3000 redninger. Ikke alle like alvorlige, men som sine norske kolleger, er de raskt ute og avverger flere katastrofer enn det både myndigheter og båtfolket selv vil innse. Korpslederen presiserer likevel at han synes båtfolket er blitt flinkere sjøfolk, og han mener også å observere at flere nordmenn etter hvert bruker vest.

Når Bergstrand kaller miljøet på redningsstasjonen i Strømstad sentrum for «gubb-dagis», har han bare litt rett. Av 40 aktive korpsmedlemmer som bemanner skøytene, er 25 prosent kvinner.

– Det skulle vel bli cirka 10 stykk, sier Bergstrand.

De er veldig nøye på å bygge gode relasjoner med hverandre og prøver å unngå hierarkiske systemer.

–Vi skal jobbe sammen og gripe som tannhjul i hverandres oppgaver. Dette legger vi vekt på i utdanningen av mannskapene våre. Uten respekt for hverandres oppgaver får vi ikke gjort jobben skikkelig. Alle er også koblet til internkommunikasjon om bord, så alle hører beskjeder som hele tiden gis fra skipper eller fra dekk. Her hører vi også meldingene fra Sweden Rescue (tilsvarende vår Kystradio og Hovedredningssentral), sier Bergstrand.

På «gubb-dagis» i dag er det en ganske broket forsamling som har meldt seg på kaffepraten med sine norske gjester. Lorenz Lundgren driver til daglig med reklame og markedsføring i Radio Prime. Bengt Rydin er pensjonert skipslege, med lang fartstid i cruisetrafikken. John Willy Henriksen er svenskfødt nordmann som driver med spedisjon på grensen. Rolf Erik Torstensson er risk manager i Telia, Kent Almquist er politimann, og til slutt korpsleder Bergstrand, som nå er lokalpolitiker, men tidligere har drevet egen bilforretning. Sånn er frivilligheten; kontraster, men i sjøredder-uniform har de samme mål og mening.

**70 - 80% AV VÅRE OPPDRAG INVOLVERER NORDMENN**

◀ **Båtene:** I tillegg til de to motorbåtene Kjersti Ryden og Maxi mat disponerer de også en svevebåt.

▼ **Gammel i faget:** Bengt Rydin er pensjonert skipslege. Han har fortsatt sitt virke på sjøen som frivillig i Strømstad.

### SENTRAL BELIGGENHET

Selve stasjonen fikk de bygge i 2008, og den har vel kanskje Strømstads beste beliggenhet når det gjelder oversikt over innseilingen til de travle sommerhavnene. Den har vunnet miljø- og byggeskikkpris, og her har de kontor, et lite verksted, tørkerom og kombinert kjøkken og stue/oppholdsrom. På egen landeplattform kan de ta ned Sea-King helikopter; en stor fordel når det handler om ambulanseoppdrag.

### ALARMEN GÅR

Erfarne hender krummer seg om kaffekoppen. Det sitter langt inne å spise vaniljebollene som deres norske kollega har tatt med til morgenøkta. Det mumles om at de sikkert har spist nok boller i sitt liv, og skulle vi måle korpset på kjøttvekta, så får de sikkert rett.

Vi samler oss til en liten øvelse med to av fartøyene på stasjonen. I tillegg til det splitter nye moderskipet, som heter «Kjersti Ryden», og som er oppkalt og donert av Sveriges første kvinnelige dommer, så har de et lettere mob. fartøy, en

◀ **Assistanse:** En finsk seilbåt hadde mistet propellen inne i Strømstad havn og måtte bugseres derfra og til verksted.

▼ **Klarte seg selv:** To norske jenter klarte med muntlig assistanse å få tauet ut av propellen. Best sånn, da lærer de konkluderte Bengt Rydin som fulgte med på situasjonen.

Rescuerunner (SAR vannscooter) og en «svever» – et luftputefartøy som kan gå både på vann og is.

Det blåser 17 sekundmeter ute på Kosterfjorden, og lenger ute går bølgene fire meter høye.

Det er så absolutt dagen for at noe kan skje. Og det gjør det. Fem minutter etter at vi forlot basen, kommer det et dramatisk oppkall fra Sweden Rescue på radioen.

En mann som driver med telling av sel ute ved Ursholmen fyr har ikke meldt seg slik han skal. Meldingen går ut på at han er savnet på sjøen. Vi som er om bord i «Kjersti Ryden» denne formiddagen, vet at ingen kan overleve i en 14-fots Buster i det været som nå herjer områdene rundt Ursholmen.

Vi akselerer til maksfart 35 knop, setter i gang blålys og sirener og nærmer oss Kostersundet, som er fullt av gjestebåter. Hastigheten senkes til en forsvarlig passeringsfart. Båtene varsles med sirener om at vi ikke er ute og leker. Så snart vi er gjennom det trangeste, girer man til full fart igjen, og nå er man inne i en av de farligste skjærgårdene som finnes i Bohuslän. Skipsfører Jon Willy Henriksen får klare ordrer fra navigatør Bergstrand om hvor han har nok vann under kjølen til å komme seg trygt fram. De kjenner kartet, og i dette terrenget har de vært før.

**Den forsvunne mannen:** Mannen det hadde gått ut savnetmelding på, satt og tok seg en kaffe da vi kom. Det likte Sjøredningsfolkene meget dårlig. Han fikk beskjed om å skaffe seg back up til mobiltelefonen.

Vi kjører taktisk helt til det åpner seg igjen, og vi får havet midt i trynet. Det er grunt her, så sjøen bygger opp noen enorme, kortfrekvente bølger som gjør at vi får en heidundrende heisatur før vi igjen kan stikke baugen inn i smulere vann ved fyret. Det var ingen som sa noe om det der og da, men vi hadde under én meters klaring da vi smatt inn i le.

Mannskapet orienterer seg raskt i lendet og konstaterer at båten vi leter etter ligger til kai. Da er det bare å finne mannen. Ligger han kanskje oppe i fyrmesterboligen med hjertestans?

Mange tanker flyr gjennom hodet til Bergstrand idet han kommer frem til hovedhuset. Et vindu åpnes, og et svært blidt ansikt kommer til syne. Han hadde verken hjertestans eller var ute og tellet sine seler, men satt og slappet av med en kopp kaffe. Han kunne fortelle at det eneste som var dødt der i huset, var telefonen hans. En tydelig irritert Bergstrand fortalte at han hadde satt i gang en større leteaksjon, og at han burde sørge for å ha batteri-backup, slik at slike situasjoner kunne unngås.

Loggen for tre timers arbeid ble én savnet-melding, seilbåt mistet propellakslingen, jenter med tau i propellen, og til slutt en snekke som hadde fått motorstopp ute i uværet.

Slett ikke ulikt det RS driver med, på den andre siden av grensen. ■■

# TID FOR OPPLAG

HVIS DU TAR «VÅRPUSSEN» PÅ HØSTEN, SLIPPER DU UNNA MED Å GJØRE TO TING OM VÅREN: VASKE BÅTEN OG LEGGE PÅ BUNNSTOFF. DERFOR MÅ DU TA DEN KJEDELIGE DELEN AV BÅTLIVET NÅ I HØST. SKITT SOM FÅR LIGGE GJENNOM VINTEREN BLIR VANSKELIG Å FÅ AV.

**TEKST OG FOTO:** *Lars Kristian Larsen*

**Høstvask.** – En effektiv høytrykkspyler er avgjørende. Det viktigste er å få tatt vasken før skitten får satt seg fast, sier Bredo Sørensen, mekaniker ved Skjebergkilen Marina.

**SKROGET - SLIK GJØR DU:**

**1** Det første du må gjøre, er å høytrykkspyle båten under. Rur (disse små, grå, fastsittende krepsdyrene) er levende organismer som lar seg fjerne om de blir tatt med en gang. Får de lov til å tørke inn, må du til med saltsyre. Spyl derfor båten med én gang den er tatt på land.

**2** Hvis det fremdeles er rur under båten etter høytrykkspyling, kan du bruke utblandet saltsyre eller spesielle sprayer (som stort sett består av saltsyre). Husk verneutstyr både for åndedrett og hender. La stoffet virke i minimum fem minutter. Spyl igjen med høytrykk. Du kan også skrape forsiktig med kniv eller malingsskrape. Gjenta eventuelt behandlingen til alle skjellrester er borte. Skyll godt med ferskvann.

**3** Når undersiden er rengjort, begynner vi med resten av båten. Bruk et kraftig rengjøringsmiddel for å fjerne smuss og skitt. De fleste båteiere har funnet sitt favorittvaskemiddel, så spør gjerne andre båtfolk hva de anbefaler. I en stor test i det svenske bladet Praktisk Båtägande var det rengjøringsmiddelet Vim Classic som stakk av med seieren, til tross for at en halvliter kun koster 30 kroner. Middelet selges også i Norge, i enkelte nettbutikker. Husk å la rengjøringsmiddelet stå på i noen minutter før det skylles bort. Kjør på med en ny runde høytrykkspyling og gjenta behandlingen til du er fornøyd.

**4** Da er vi klare for polering. Hempel og International er blant de største merkene, men det er neppe vanskelig å få gode resultater også med billig polish, for eksempel fra Biltema. Følg anvisningen på flaska og unngå direkte sollys. Har du planer om å ha båt i mange år fremover, vil denne dagen komme igjen og igjen. Å investere i en god poleringsmaskin vil spare deg for mye tungt arbeid. Begynn å polere et lite område. Om skroget ikke begynner å skinne, må man gå grovere til verks og ta en runde med rubbing.

**5** For å forsegle, og få jobben du nå har gjort til å vare, må du vokse båten. Legg på to-tre lag med voks.
Når våren kommer, holder det da med en lett vask. Ikke bruk kraftige vaskemidler som lett vil fjerne voksen.

## Generelle konserveringstips

**Sjekk offeranoder.** Bruk sink som anbefales av forhandler. Sink som varer i flere år, fungerer ikke.
**Gassanlegg ombord.** Sjekk datostempling på gasslanger. Regulatoren er ofte ikke datostemplet, men skal byttes samtidig som slangene. Disse har en holdbarhetstid på fem år.
**Få kalesjen ren.** Unngå jordslag ved å sørge for at kalesjen er tørr før du setter den bort for vinteren. Den bør lagres tørt og henges opp.
**Tøm varmtvanns- og vanntanken helt.** Koble fra alle vannslanger og tøm dem, så ikke slangene fryser i stykker.
**Hell frostvæske i toalett og septiktank.**
**Åpne alle ventiler og luker.**
**Husk å tømme kjøleskap** og skap og sørg for best mulig utluftning.
**Fyll opp drivstofftankene** for å unngå kondens. Skal bensin lagres innendørs, bør den tilsettes konserveringsmiddel.

▸▸



Lofrans'®
WINDLASSES
THE ORIGINAL WINDLASS

Lofrans har i over 45 år fokusert på målet å gi best ytelse og driftssikkerhet til din ankervinsj.

Fordeler med din Lofrans:

- Enklere båtliv
- Stort modellutvalg
- Kompakte mål
- Høy materialkvalitet
- Høy driftsikkerhet
- Integrerte løsninger
- Avansert teknik

Gjør livet enklere, velg Lofrans...

PROGRESS INGENIØRFIRMA AS

Tlf 2202 7900
post@progressing.no
www.progressing.no

Aqualine flytebrygger
Solide flytebrygger etter mål

Vi leverer etter ønsket lengdemål med standard bredder 2.0, 2.4 eller 3.0 meter. Toppdekket er rillefrest for økt sikkerhet. Vi leverer alt fra landstedsbrygger til komplette marinaer.

Bestill til nå for å avtale leveringstid.

Kontakt oss for nærmere informasjon eller tilbud;

Mail: aqualine@aqualine.no
Telefon: 73 80 99 30 / 92 25 60 07
Aqualine as, Pb 2200, 7042 Trondheim

Les mer på www.qualinemarine.no

aqualine
Styrken teller

Perkins
Marinemotorer

Perkins marinemotorer er stilleg ende og slitesterke. Rimelige reservedeler betyr god annenh ndsverdi over tid. Motorene kommer i mange versjoner b de for str mproduksjon og fremdrift.

10 og 16 kW aggregat med kabinett

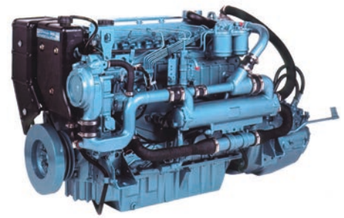
Aggregater for str mproduksjon om bord:

| | |
|---|---|
| 415GM | 10,5 kWe v/1500 o/min |
| 422GM | 16,0 kWe v/1500 o/min |
| 422TGM | 22,0 kWe v/1500 o/min |
| 44GM | 38,0 kWe v/1500 o/min |
| 44TGM | 51,0 kWe v/1500 o/min |
| 44TWGM | 83,0 kWe v/1500 o/min |
| 6TG2AM | 104,0 kWe v/1500 o/min |

Perkins marine fremdriftsmotorer har kompakte bygge m l, lavt turtall og behagelig gange. I tillegg har motorene stort sylindervolum, noe som gir usedvanlig lang levetid. Selvsagt har de 2 polet elektrisk anlegg.

Fremdriftsmotorer for yrkes og fritidsbruk:

| | | | |
|---|---|---|---|
| M130C | 127 ahk | 6,0 liter | 2600 o/min |
| M185C | 182 ahk | 6,0 liter | 2100 o/min |
| M215C | 202 ahk | 6,0 liter | 2500 o/min |



Et godt utbygd forhandlernett gir salg og service lokalt.

Universal Diesel AS
Industriveien 9 1473 L renskog
Tel. 67 91 2 8 00 Faks 67 91 28 01
www.universal diesel.no

**– Ta godt vare på drevet,**
da det fort kan bli dyrt å reparere skaden om vann trenger inn, sier Bredo Sørensen.

# Take care – konservering av innenbordsmotor

PÅ DE NYESTE MOTORENE ER DET IKKE STORT DU FÅR GJORT SELV, DA MAN PLIKTER Å FØLGE SERVICEPROGRAMMET FOR Å BEHOLDE GARANTIEN. MEN MED EN ELDRE MOTOR KAN DET VÆRE GREIT Å TA VEDLIKEHOLDET SELV. SLIK GÅR DU FRAM:

**• TØM MOTOREN FOR OLJE**
Gammel olje bør ikke stå i motoren over vinteren, da den inneholder syre og avfallsstoffer som tærer på metallet. Er oljen hvitaktig, tyder det på defekt toppakning eller sprekk i en manifold.

**• SKIFT OLJEFILTER, DIESELFILTER OG GROVFILTER**
Du trenger en filtertang. Grovfilteret finner du i vannutskilleren. Olje- og dieselfilter er montert på motoren. Bruk et kar og noen filler under når du demonterer filtrene, da det vil renne ut diesel og olje. Smør gummipakningen på filtrene med litt olje før du skrur dem til. Da er det enklere å få dem løs neste gang du skal skifte. Sjekk at ikke de gamle pakningene sitter igjen når du skrur løs olje- og dieselfilter. Fyll på ny olje etter motorfabrikantens anbefalinger. Start motoren og la den gå noen minutter. Etter at nytt oljefilter er på plass, må du peile oljenivået igjen. Fyll opp til max-merket.

**• LUFT DRIVSTOFFANLEGGET**
Etter at du har skiftet dieselfilter, må du lufte drivstoffanlegget. Det gjør du ved å løsne lufteskruen og pumpe diesel manuelt med motorens fødepumpe til det kommer diesel uten luftbobler fra dieselpumpa til dieselfilteret. Start så opp motoren igjen, og se at du får trykk og at alt er tett.

**• KONSERVER KJØLESYSTEMET**
Start motoren og sug inn ferskvann via sjøvannsinntaket for å få motoren ren for salt. Bland en kanne med 50/50 ferskvann og frostvæske. Sug inn blandingen til det kommer frostvæske ut av eksosutløpet eller kjølevannsutløpet.

**• SJEKK IMPELLEREN**
Se etter skader og skift den om nødvendig. (Få hjelp til dette, hvis du ikke er spesielt motorkyndig).

**• MOTORENS DRIVREIMER**
bør også sjekkes. Påse at disse er riktig strammet, og stram til om nødvendig. Skift dersom reimene er morkne eller har sprekker/skader.

**• RENS SJØVANNSFILTERET**
Hvis motoren har sjøvannsfilter, tar du ut dette og renser det i ferskvann.

**• SJEKK GIROLJENIVÅET**
ved å skru ut måleskruen. Denne er som regel merket med gult. Tørk av og peil igjen.

**• SJEKK LUFTFILTERET**
Skittent filter kan blåses reint med lufttrykkpistol, eller byttes ut.

**• SJEKK BATTERI(ENE)**
Mål syrevekten i batteriet med en syrevektmåler som du får kjøpt i de fleste bilutstyrsbutikker. Et fulladet batteri har en syrevekt på 1,28 g/cm ved 25 grader Celsius. Korrekt ladespenning med motoren på tomgang er 14,4 volt ved 20 grader Celsius. Mål med et multimeter.

**• SJEKK DREV**
Dersom du har drev, må også dette sjekkes. Skru gjerne av drevet og skift olje. Se etter vann i oljen. Belgene må også kontrolleres for sprekker. Skift om nødvendig.





# Slik konserverer du påhengeren

NYERE UTENBORDSMOTORER ER BLITT AVANSERTE MASKINER MED EGNE SERVICEINTERVALLER OG MYE ELEKTRONIKK. DET ER DERFOR BEGRENSET HVA DU SELV KAN GJØRE. MEN DE ELDRE MOTORENE KAN DU VEDLIKEHOLDE SELV.

**• FERSKVANNSKJØR MOTOREN MINIMUM 20 MINUTTER**
Bruk spyleklokker som du kobler på hageslange. Sjekk også at kontrollstrålen for kjølevannet har godt trykk. Saltbelegg i kontrollstrålehullet fjerner du med ståltråd e.l. Har du totaktsmotor, fjerner du motordekselet og sprayer konserveringsolje inn i forgasseren til motoren avgir en tykk, blågrå røyk. La motoren gå i noen sekunder før du slår av. Firetaktsmotorer og motorer med direkte bensininnsprøytning (EFI/DFI) skal konserveres med konserveringsolje som sprayes i plugghullene.

**• TA AV PROPELLEN**
Det er viktig å sjekke regelmessig at ikke fiskesener eller tynt tauverk har satt seg fast rundt propellakselen. Sener kan gnage seg inn på simringene og videre inn i girhuset. Sett en kloss e.l. mellom propell og kavitasjonsplate for å unngå at propellen går rundt når du skrur løs mutteren. Tørk av gammelt fett og smør på nytt.

**• SKIFT GIROLJE**
Dette er en forholdsvis enkel operasjon. Sett en bøtte e.l under motoren og skru ut den nederste skruen på stammen. Skru så ut den øverste skruen (nivåpluggen) slik at oljen renner fritt ut. Det kan være en svært billig forsikring å bytte pakningen på de to skruene. Hvis giroljen er grå eller lys brun, er det vann i den. Kontakt verksted. Når giroljen er tappet ut, er det på tide å fylle på ny. Har du en liten motor, klarer du å presse inn olje fra det nederste hullet bare ved hjelp av tuben. Har du en større påhenger, er det anbefalt å bruke en oljepumpe. Fyll på olje til den kommer ut av det øverste skruehullet. Sett så i den øverste skruen, samtidig som du holder for det nederste hullet. Deretter skrur du den nederste skruen til så kjapt som mulig.

**• SMØR BRAKETT OG STYREKABEL**
På braketten som forbinder motoren med båten er det flere smørenipler. Klem inn nytt fett i disse til det gamle er ute og det nye blir synlig i overgangen mellom brakett og undervannshus. Styrekabelen er viktig. Smører du opp denne på høsten, sitter den ikke fast når våren kommer, og du er klar for båtlivet. Fjern gammelt fett og skitt – bruk rustoppløser som CRC 6-66. Legg på nytt fett. Sving motoren så langt til siden at du får smurt mest mulig av styrewiren. Sitter kabelen fast, skal du ikke dra i rattet for å løsne den. Slå heller forsiktig i styrestaget med en hammer.

**• TA AV MOTORDEKSELET, SJEKK AT LEDNINGENE SITTER SLIK DE SKAL**
Skru ut tennplugger med en pluggnøkkel og se om disse er svarte. Skift pluggene hvis du har opplevd feilslag eller disse er sotet. Sjekk bensinfilteret. Dette kan ha forskjellig plassering fra motor til motor. De fleste er gjennomsiktige, slik at du kan se om det er kommet skitt inn. Er det skitt her, må du også sjekke tanken. Ta ut filteret og få det rent. Tørk av gammelt fett på gir- og gasskoblinger og legg på nytt. Unngå å sette båten i gir når den ikke er i gang. Unngå særlig revers, da revers-låsen i verste fall går i stykker. Sjekk gummipakninger der kabler går inn i motoren. Spray over motorhodet med en fuktfjernende spray.

**• SJEKK SINKANODER**
er bimetaller som korroderer lettere enn metallet på motoren. Disse bør byttes om halvparten eller mer er tæret bort. Skift også disse på høsten. Hvis offeranodene ikke har tæring, er det ikke fordi det er gode anoder. Da tæres det sannsynligvis på et annet og mindre heldig sted. Sjekk spesielt power-trimmen, da den er svært kostbar hvis den skulle ødelegges av korrosjon.

**• SJEKK VANNUTSKILLINGSFILTERET**
Har du fast tank, finner du vannutskillings-filtere mellom bensintank og motor. Dette finner du mellom bensintank og motor. Her finnes mange varianter.

**• VASK MOTOREN UTVENDIG MED LUNKENT SÅPEVANN.**

Risavika Havn

Vi støtter Redningsselskapets arbeid

# SOTS KURSSENTER

*- sentralt plassert i Stavanger*

Beredskapskurs

Sikkerhetskurs

Kranopplæring

Simulatortrening

Hydraulikkurs

Brønnteknikk VG2

SOTS kurssenter er sentralt plassert i Stavanger, og har et bredt utvalg av kurs og trening for offshore og maritime virksomheter.

Klikk deg inn på våre hjemmesider eller skann qr-koden under for mer informasjon.

SOTS KURSSENTER

# *Stort utvalg av båt og opplagshengere*

**Finn din forhandler på www.bkhengeren.no**

**P 1821T**
**1800 kg totalvekt 21 fot**
Beregnet på bl. a. Beneteau og Mary Fisher. Nyttelast 1450 kg. Hele 16 støttehjul

Nyhet!

**P 3526B**
**3500 kg totalvekt og 26 fot**
Vår største båthenger. Helsveist ramme, nyttelast på hele 2700 kg

**Vannscooterhenger**
**PS 0712 / PS 0812**
Suveren henger for frakt av scootere opp til 12 fot. Nyttelast 595 kg /592 kg.

Nyhet!

**Multihenger**
**PM 1219**
Beregnet på bl.a. Pioneer Multi. Nyttelast 800 kg

**Opplagshengere**
**18 til 24 fot**
Vi leverer opplagshengere fra 800 til 3500 kg totalvekt og 668 til 3100 kg nyttelast

**P 1119T / P 1219T**
**1100/1250 kg totalvekt og 19 fot**
Glimrende for bl.a skjærgårdsjeep. Høytmonterte lys som ikke skal tas av, kombinert med selvjusterende tippe-vugge går sjøsettingen som en lek.
Nyttelast 815 / 970 kg

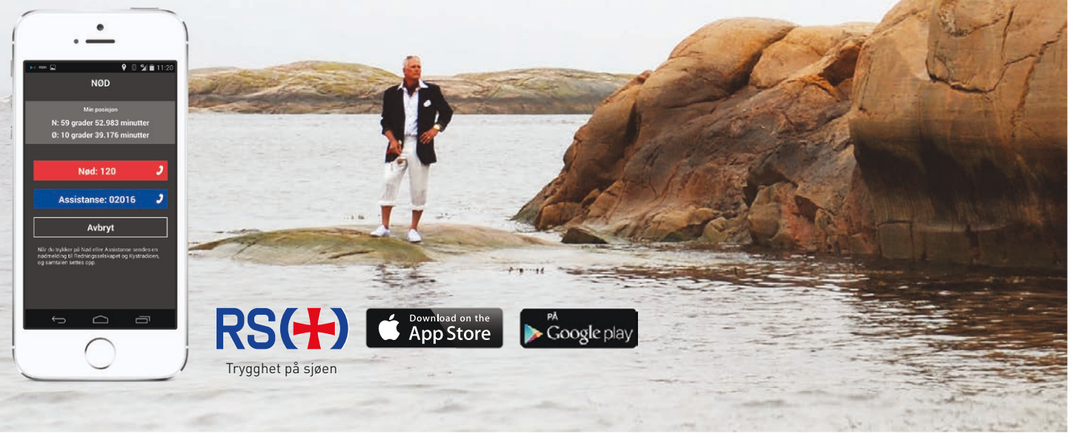
**P 0718T**
**750 kg totalvekt og 18 fot**
Leveres også som 14 og 16 fot. Kåret til Norges beste henger i sin klasse. Helsveist og varmgalvanisert. Selvjusterende tippvugge og høytmonterte lys.

BK Hengeren

*Hengeren for de kvalitetsbevisste*

# TRENGER DU HJELP SÅ FINNER VI DEG

Den nye RS-appen fra Redningsselskapet sender din posisjon til nærmeste redningsskøyte




RS(+)

Trygghet på sjøen

Download on the App Store

PÅ Google play

**BÅTNYTT**
av Lars Kristian Larsen

# Satser videre på aluminium

Yamarin har virkelig gjort seg bemerket i aluminiumsegmentet etter at de lanserte første båt i sin Cross-serie i 2010. I likhet med flaggskipet Cross 75 BR, er også den nye Cross 64 BR en sportslig bowrider med vekt på kjøreglede og kvalitetsfølelse. Vindskjermen er trukket langt bakover, slik at flest mulig sitter skjermet mot fartsvinden. De yngste vil nok trives best i sittebrønnen forut, der båten er tilrettelagt med en liten og komfortabel salong.

45 knops toppfart oppnås med Yamahas 150-hester, som også er det største motoralternativet på denne 2015-nyheten. Minste motoralternativ er 115 hk, som vil gi en rimeligere båt som fortsatt kan holde en ok marsjfart.

| | |
|---|---|
| **Lengde:** | 6,31 meter |
| **Bredde:** | 2,32 meter |
| **Vekt:** | 880 kilo |
| **Motor:** | 115 – 150 hk |
| **Mer info:** | www.yamaha-motor.no |

## Oppgradert sørlending

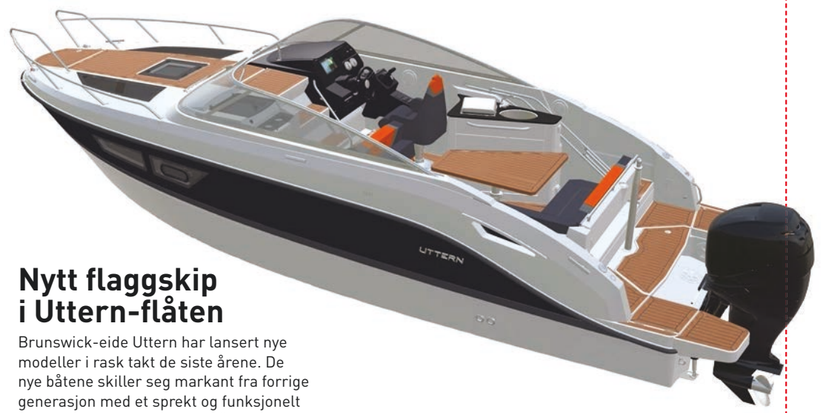
Arendals-baserte Skilsø ble kjøpt opp av Viknes i 2011. Former og rettigheter ble med på lasset, og Viknes startet straks oppgraderingen av båtene. Den siste modellen som har fått Viknes-oppgradering er Skilsø 39. Flybridgen er ny, og i tillegg har båten fått en rekke oppgraderinger, inkludert nye motoralternativer. Blant annet kan man velge to motorer og joystick-styring. Med singleinstallasjon er Volvo Penta D11 på 630 hk med strak aksel et attraktivt alternativ. Skilsø 39 leveres med to eller tre doble lugarer.

| | |
|---|---|
| **Lengde:** | 11,85 meter |
| **Bredde:** | 3,65 meter |
| **Vekt:** | 7 100 kilo |
| **Motor:** | 630 – 718 hk |

## Sprek skjærgårdsjeep

Flipper 640 SC er en helt ny skjærgårdsjeep fra den finske produsenten. SC står for «SideConsole», som innebærer at båten har en sidestilt førerkonsoll på styrbord side. Bak denne er det god plass til to personer som sitter skjermet mot fartsvinden i gode stoler. Akter finnes en enkel sittebenk for ytterligere to personer. Båten er godkjent for syv, dermed må de resterende tre sitte i salongen forut. Båten leveres med utstyr som hydraulisk styring, fast tank og integrerte fenderholdere som standard. Ønskes teakdekk eller kalesje, må dette krysses av for i ekstrautstyrslista. Prisen starter på 225 000 kroner, inkludert motor.

| | |
|---|---|
| **Lengde:** | 6,25 meter |
| **Bredde:** | 2,46 meter |
| **Vekt:** | 1 050 kilo |
| **Motor:** | 115 – 200 hk |
| **Mer info:** | www.brunswick.no |




## Nytt flaggskip i Uttern-flåten

Brunswick-eide Uttern har lansert nye modeller i rask takt de siste årene. De nye båtene skiller seg markant fra forrige generasjon med et sprekt og funksjonelt design. Siste tilskudd er også den største i serien. D77 er en stor daycruiser som skal gå i direkte konkurranse med de nye modellene fra blant andre Askeladden, Flipper og Finnmaster. I likhet med sistnevnte har også D77 en ekstra lugar midtskips, slik at totalt fire personer har komfortable soveplasser om bord. Det er også mulig å re opp en dobbeltkøye i salongen akter. Nyheten har også fått plass til separat toalettrom og bysse. Den nye D77 har et helt nytt skrog som skal være litt mer sportslig enn sine småsøsken i den nye serien. Derfor har den fått 20-graders V-bunn og et bredt akterspeil med plass til to 200-hesters Mercury-motorer. Med totalt fire hundre hk skal farkosten komme opp i drøyt 50 knops fart.

| | |
|---|---|
| **Lengde:** | 7,69 meter |
| **Bredde:** | 2,59 meter |
| **Vekt:** | 1 813 kilo |
| **Motor:** | 200-400 hk |
| **Mer info:** | www.brunswick.no |

## Sprek lillesøster

I mars i år kom finske Finnmaster med den designspreke daycruiseren T8. Nå følger verftet opp med en mindre båt i samme serie. T7, som lillesøster heter, mangler T8s ekstra stikklugar midtskips, og den har heller ikke separat toalettrom. Bortsett fra disse forskjellene, er båtene svært like. Uteplassen blir tradisjonelt innredet med en U-sofa akter, en sofa med vendbar rygg i fartsretningen, samt en førerstol på styrbord side. I Norge er det Yamaha som importerer Finnmaster, og båten vil følgelig få den grå motoren med alt fra 150 til 250 hk på akterspeilet. Bildet viser T8, da den nye T7 først lanseres i 2015, og kun enkle strektegninger så langt er tilgjengelig.

www.yamaha-motor.no

# Britisk kjempeprinsesse

Princess 68 er høstens store nyhet fra det britiske verftet.  68 skal i følge produsenten være både den rommeligste og teknisk mest avanserte båten i klassen. I tillegg til rederlugar i hele båtens bredde, finnes det ytterligere tre lugarer om bord. Den minste er en såkalt mannskapslugar, som er langt dårligere utstyrt enn de øvrige. Motormessig blir båten utrustet med to motorer som gir totalt 1400 hk, og en toppfart på i underkant av 35 knop. Båten ble presentert på Southampton Boat Show 12 september. **www.norskbatsenter.no**

## Designsprek og frekk polakk

Polske Galeon er kjent for sine designspreke farkoster. Stavanger Marinesenter har tatt over importen her til lands og valgt ut noen modeller de ønsker å satse på. Blant dem er nyheten 305 Open, som foreløpig kun er på tegnebrettet.  Dette blir en 34-fots cabincruiser med moderat motorisering og hyggelig prising. Minste motoralternativ er singel Volvo Penta D4 med 260 hk. Marinesenteret anbefaler 300-hesters Volvo Penta på den fem tonn tunge farkosten.  Prismessig starter båten på 1,15 millioner kroner. Da får man en tøff åpen båt med køyeplass til fire personer. Etter hvert vil båten komme i ytterligere tre versjoner; FLY (med flybridge), HTS (hardtop med skyvetak) og HTC (lukket versjon med dør akter).

| | |
|---|---|
| **Lengde: 10,3 meter** | |
| **Bredde: 2,99 meter** | |
| **Vekt: 5 000 kilo** | |
| **Motor: 260 – 300 hk** | |
| **Pris: Fra 1 150 000 kroner** | |
| **Mer info:** | www.stavangermarinesenter.no |

## Prispressere fra Litauen

Emili 460 er en liten og rimelig landstedsbåt beregnet for motorer fra 30 til 50 hk. Båten er lettstelt og enkel, og kan brukes til flere formål, som frakt av personer og bagasje til og fra hytta, vannskibåt eller liten dagsturbåt. Med 30-hesters  Mercury-motor leveres båten sjøklar for 99 000 kroner. Storebror Emili 590 er en rendyrket skjærgårdsjeep med senterkonsoll og akterbenk i hele båtens bredde, samt en salong forut. Båten har fine detaljer som integrerte fenderholderne i forkant av konsollen og lanterner som er bygd inn i skrogsiden. 20-foteren har toppfart på 35 knop med 100 hk på hekken. Introduksjonsprisen er satt til 199 000 kroner med 90-hesters Suzuki.

| **Emili 460** | **Emili 590** | |
|---|---|---|
| **Lengde:** | 4,51 meter | 5,95 meter |
| **Bredde:** | 1,78 meter | 2,40 meter |
| **Vekt:** | 335 kilo | 600 kilo |
| **Motor:** | 30 – 50 hk | 90 – 150 hk |
| **Mer info:** | | www.huseinvest.no |

## Med soveplass til en liten familie

Norske Gozzi er nå på markedet med en helt ny walkaround-båt med køyeplass til fire personer. Nyheten er videreutviklet fra skjærgårdsjeepen Gozzi 23, som den deler (steppet) skrog med. Fra en dør på babord side av styrekonsollen går man ned i en knøttliten lugar med dobbeltkøye forut, samt to stikkøyer midtskips. Disse skal være tilpasset barn, da de ikke har tilstrekkelig lengde for voksne. Å overnatte fire under dekk på denne farkosten må sees på som en nødløsning, da det trolig vil oppleves noe trangt. Walkaround-konseptet innebærer at båten har styrekonsoll i senter og gode passasjer på begge sider av denne. Fordekket er løftet opp for å få plass til lugaren under. Gozzi 24 WAE leveres med motorer fra 225 til 300 hk, og prisen starter på 499 000 kroner.

| | |
|---|---|
| **Lengde:** | 7,25 meter |
| **Bredde:** | 2,50 meter |
| **Vekt:** | 880 kilo |
| **Motor:** | 225 – 300 hk |
| **Mer info:** | www.gozzi.no |

## Røff RIB

BlackFin Elegance 8 er en luksuriøs RIB for fine sommerdager. Den har solseng både forut og akter, samt en kraftig styrekonsoll midtskips. Med 300-hesters motor har båten en marsjfart på 22 knop og en toppfart på rundt 44 knop.

| | |
|---|---|
| **Lengde:** | 7,73 meter |
| **Bredde:** | 3,04 meter |
| **Vekt:** | 1 200 kilo |
| **Motor:** | 200 – 300 hk |
| **Mer info:** | www.brunswick.no |

# Stor finsk bowrider

Finske AMT har etablert seg som en solid konkurrent til de andre nordiske produsentene i småbåtsegmentet. AMT legger vekt på at båtene skal være godt utstyrt og leverer dem dermed sjøklare med både tauverk, fendere og dregg. Nå skal deres største modell 230DC få nytt overbygg, med en såkalt bowrider-løsning. Det innebærer at båten får en stor sosial sittebrønn forut for en heldekkende vindskjerm, der DC-versjonen har lugar. Bortsett fra innredningsløsningen blir båten den samme som forgjengeren.

Bak vindskjermen finner vi en meget stor U-sofa. Båten har også vask, gassbluss og kjøleskuff i den sosiale sonen. I likhet med DC-versjonen kan 230 BR utrustes med motorer opp til 250 hk, som gir en toppfart på rundt 50 knop.

| | |
|---|---|
| **Lengde:** | 6,8 meter |
| **Bredde:** | 2,6 meter |
| **Vekt:** | 1 350 kilo |
| **Motor:** | 150 – 250 hk |
| **Mer info:** | www.kellox.no |

## Fargerik kruttønne

Amerikanske BRP, som står bak Evinrude-motorene, er nå ute med sin nye motorserie E-TEC G2. Motorserien består av seks modeller fra 200 til 300 hk. Motoren baserer seg på en 3,8 liters V6-er, som i følge produsenten skal klare 20 prosent høyere moment og samtidig bruke 15 prosent mindre drivstoff enn konkurrentenes beste motorer. Motorene for øyeblikket er de mest miljøvennlige på markedet, samtidig som serviceintervallene er de lengste (5 år/500 timer). Evinrude tilbyr også fem års garanti. **www.frydenbo-marine.com**

# Din lokale forhandler

## stfold

**RHJ AS**
Kalesjer og REX markiser
Tlf : 412 11 111
www.rhj.no

## Akershus

HOLMEN SLIPP
MOTORSERVICE A/S
www.motorservice.no
Telefon: 4000 1009
Butikk: Leangbukta 31, 1392 Vettre
Volvo Penta originaldeler
Verksted: Grundvikvn 1, 3478 N rsnes
Service og reparasjoner av Volvo Penta
Opplag og b tplasser
AUTHORIZED VOLVO PENTA SERVICE

VOLLENSLIPP
WWW.VOLLENSLIPP.NO +47 66 90 44 66
Slemmestadveien 424, 1390 Vollen
Telefon: 66 90 44 66
www.vollenslipp.no
Yanmar og Cummins
Slipp: 30 tonn
YANMAR CUMMINS

## Vestfold

## VestA gder

SEACO PLAST AS
Spar mye penger
p by gge din bt selv.
Vi leverer byggesett
av de populr e Seaco modellene.
Kontakt oss for tilbud/info:
www.seaco.no | Tlf 476 58 888

## Rogaland

**Åkra Bilimport AS**
R dhusvn 1, 4270 k rehamn
Tlf: 52 84 55 00
Servicetlf: 909 39 500
www.aakrabaat.no
B ter: Finnmaster, Grandezza
Motorer: Yamaha
FINNMASTER GRANDEZZA

## Hordaland

ALTIMEK FITJAR
Telefon: 95871570 - Mail: hans@altimek.no
Salg: Tohatsu / Honda
Reparasjoner p alle merker

BØMLO SKIPSSERVICE
www.bsse.no
Telefon 53 00 15 00
Hovlandshagen, 5443 Bml o
Motorer: Yanmar og Volvo Penta
Vi utfr er motorarbeid og maskinering,
rr arbeid og hydraulikk, sveising av st l og
aluminium, spr yting av maling og bunnst
off, samt plastreparasjoner.

## Nordland

**JH Motor AS**
Stakkevollveien 23, 9010 Troms
Telefon: 77 61 05 10
www.jh motor.no
Motorer: Perkins og Yanmar
Utstyr: Propeller og utstyr, pumper,
styringer, sink, varmere, batterier.

HOVDE AS MARITIM
8312 Henningsv r. Telefon: 76 07 31 00
www.hovdemaritim.no
Motor: Yanmar fritids og yrkesb tmotorer
Seilb ter: Bavaria, Grand Soleil, Dufour og
Fabola Yachts. Seilkurs Vinsjproduksjon
H all for innvendige arbeider Kaibyg
ging og kaireparasjoner. Motorservice og
vinterkonservering.
Godkjent plastreparasjonsverksted

## Troms

Mitra AS
- en Vekst bedrift

Båtlunne
smarte
småbåtslipper
www.mitras.no
Tlf. +47 77 85 05 36

**Ulsteinvik Marina**

Ulsteinvik Marina AS
Postboks 370, 6067 Ulsteinvik
Tlf 70 00 97 50. Fax 70 00 97 51
Mob 992 35 620
Epos t: oystein@borgstein.no www .umar.no
ULSTEINVIK MARINA

BERGEN GROUP SERVICES
Vi samarbeider med Redningsselskapet

MARITIM BÅTUTSTYR
Velkommen
til Norges største
båtutstyrsbutikk:
**www.maritim.no**
Vi sender over hele landet!
Ordretelefon: 370 00 370
e-post: salg@maritim.no
Med lidenskap
for sjøen!

Refleks
båtovner
www.shelby.no

bruker ikke strøm
kan brenne kontinuerlig
mange modeller
muligheter for radiator
og varmtvannstank
*over 30 års erfaring*
*eget serviceverksted*
*og komplett delelager*
**shelby teknikk as**
4379 egersund
tlf. 51 46 18 00, faks: 51 46 18 01
**e-post:** post@shelby.no

## Suksess for fritidsfiske!

Hobbyhaler
HB01
- Trekkraft 100 kg

Inkl. 4 meter slanger og manøverventil.

HYDR. PUMPE 12 l/min.

Nyhet for
fritidsfiske!

RAPP HYDEMA SYD
COMMITTED TO INNOVATING THE INDUSTRY
Rapp Hydema Syd AS
J. Jakobsensv. 23
Postboks 113
1620 Gressvik
Tel 69 36 07 00
Fax 69 36 07 01
rapphs@rapphs.no
www.rappmarine.com

THE ORIGINAL POLYFORM MADE IN NORWAY

Originator of the
Inflatable Plastic Buoy
*Buoys and Fenders since 1955*
www.polyform.no

## VANNLEKKASJE-ALARM, BWA-20

EN RIMELIG FORSIKRING MOT OVERSVØMMELSE I BÅTEN ELLER I KJELLEREN. GÅR PÅ 9 VOLTS BATTERI. LEVERES MED 5 METER KABEL OG FØLER.
Pris kr: 885 inkl. mva.

## V-55 VOLTMETER

ALARM FOR HØY OG LAV SPENNING
Pris kr. 990,- inkl. mva.

## GD-55 GASSALARM FOR PROPAN OG BENSIN

LEVERES MED SENSOR OG 5 METER KABEL.
Pris kr. 1.190,- inkl. mva.

*nereides as*
www.nereides.no , email.nereides.no
Tlf.: 22 02 02 05, Mob.90 95 30 71

# Smarte og nyttige dingser

**TEKST:** *Sofi Lundin*

## Ocean bokseholder ▶

Praktisk holder som enkelt kan klemmes fast på rør med dimensjon 22-26 mm. Produsert i isolerende materiale som holder bokser eller flasker kalde. Kan også brukes til oppbevaring av andre ting som solbriller, telefon, GPS eller lignende.

**PRIS: 159 KRONER**
**www.watski.no**

## Effektiv maling- og limfjerner

Med denne miljøvennlige nyheten fra KMI fjerner du maling og lim på sekunder.
Du løser lett opp gammelt bunnstoff uten å skade gelcoaten med sliping, gammelt kontaktlim, lakk, ferniss eller maling. Tar også flere lag med maling/lakk på én gang.

**PRIS: 259 KRONER**
**www.maritim.no**

## Smart papirholder

Rivrøret er den perfekte papirholderen for båten din.

**PRIS: 149 KRONER**
**www.rivroret.se**

## Rimelig batteritester

Watski lanserer nå en enkel batteritester som kobles til sigarettenneruttaket. Dermed kan du måle batterispenningen uten å rote i maskinrommet. Kan måle både 12 og 24V.

**PRIS: 159 KRONER**
**www.watski.no**

## Brannslukker for påhengeren

Dette er brannslukkeren for motorrom, koblingsskap, batterikasser og andre steder hvor det er liten plass til tradisjonelle slukkere. Den vil også passe fint under dekselet på en påhengsmotor. Slangen er fleksibel og festes enkelt med strips eller lignende. Når temperaturen når 120 grader, går det hull på slangen der varmen er mest intens, og det frigjøres en gass som slukker brannen umiddelbart. Slukker branner i elektriske anlegg meget effektivt. Gassen gir ingen sekundærskader, og er ufarlig for mennesker og miljø. For brannklasse A, B, C og F.

**PRIS: 890 KRONER**
**www.seatronic.no**

Alle priser er oppgitt inklusive moms.

## Plotter med berøringsskjerm

Raymarines nye a95 har innebygget 50 kanals GPS. Takket være Navionics Turbo View teknologi kan du nå oppleve kartgrafikk og 3D struktur sammen med superrask oppdatering av kartbildet. Ny visningsmodus, Easy View, med større tekst, tall og ikoner uansett kartskala, gjør det enklere å se bildet på avstand. A95 har også en egen wifi-sender, som gjør at kartbildet kan speiles trådløst på iphone og iPad via en egen app. Plotteren har 9" LED berøringsskjermen med en oppløsning på 800 x 480 piksler.

**PRIS: 13 795 KRONER** eksklusive kart.
**www.seatronic.no**

## Hjul til gummijolle

Disse små hjulene i kompositt monteres på jollas akterspeil. Dermed blir det langt enklere å sjøsette og ta opp båten etter endt tur. Med et enkelt håndgrep felles hjulene opp når jolla er sjøsatt. I følge importøren skal det være en smal sak å montere hjulene.

**PRIS: 1 295 KRONER**
**www.watski.no**

## Ekkolodd til minipris

Lowrance Elite-3x er det første 3,5-tommers fargeekkoloddet, til sort/hvitt-pris ifølge importøren Pronav i Egersund. Elite-3x har et 3,5-tommers LED-display og bredbåndsekkolodd, og leveres komplett med hurtigbrakett for montering, og hekksvinger for 83- og 200-kHz-frekvenser.

**PRIS: 980 KRONER**
**www.pronav.no**

# Verdensnyhet fra Standard Horizon

Standard Horizon GX 2200 VHF har både GPS og AIS-mottaker innebygget. VHF og AIS sitter i samme enhet og deler den samme VHF-antennetilkoblingen. Dersom kartplotteren din er AIS-klar, kobler du den enkelt opp mot denne, slik at andre båters posisjon vises direkte i kartet. GX 2200 har stor 70 x 30mm LCD skjerm. I tillegg er den vanntett med IPX7-klassifisering. Sendeeffekten er oppgitt til 30 watt PA.

**PRIS: 4 495 KRONER**
**www.seatronic.no**

# RS(+)LOTTERIET

**– lotteriet som kan oppfylle alle dine drømmer**

## Lyst til å vinne 500 000 kr?

Bestill 10 lodd á kr 30 i dag, send sms til **RS lodd** til **2377** (5 kr pr sms).

**Lotteriet med gevinster for over 9 millioner kroner!**

Vinn iPad!

Vinn kr 5 000!

Vinn SpaCruise!

**Les mer eller bestill på www.landslotteriet.no eller tlf. 815 00 435.**



C-MAP by JEPPESEN

# Båtlivet ble nettopp bedre. Mye bedre.

Tenk deg en gratis app for iPad eller iPhone som aktiverer C-MAP fra Jeppesen-kart. Enten du liker å seile, fiske eller cruise, kommer Plan2Nav-appen til å gjøre kartplottingen og navigeringen til en større fornøyelse.

**jeppesen.com/plan2nav**

Plan2Nav

- Planlegge båtturer i fart, inkludert plotte en rute, stille inn punkter og måle avstander for hver enkelt etappe av båtturen.
- Se værmeldingen som inkluderer tidevann og strøm for opptil fem dager.
- Se detaljerte data for dybde og høyde over havet og få et mere realistiske kart.
- Og mye mere!

Tilgjengelig i App Store

PÅ Google play

JEPPESEN A BOEING COMPANY

# RS(+) VI STTTE R REDNINGSSE LSKAPETS ARBEID

Fjord1

## B TUTSTYR

BRØDRENE DAHL

Tlf. 22 72 55 00
E-post: post@dahl.no
www.dahl.no

CarlStahl
LØFTEUTSTYR OG WIRETEKNIKK

Din totalleverandør av:
Ståltau * Løfteutstyr * Fibertau

TLF:55 92 63 60
Faks: 55 92 63 70
www.carlstahl.no

FLAK
-trivsel ombord

## DRIVSTOFF

Steinar Haltbakk
PB 152 - 6501 Kr-sund N
TLF: 71 67 43 08
MOB: 926 85 941 - FAX: 71 67 41 43

## ELEKTRONIKK

teknor
Vi forlenger levetiden på elektriske maskiner
www.teknor.as

WÄRTSILÄ

HALVORSEN POWER SYSTEM

## FISKE OG OPPDRETT

**Molinergutt AS**
ÅKREHAMN

Norsk Protein
– ledd i næringskjeden

**PR Brennholm**
HJELLESTAD

**Selsøyvik Havbruk AS**

**Skjongholm AS**
6916 Brekstad

SKRETTING
Pb. 93, 8452 Stokmarknes
Tlf. 815 21 300 Fax 76 11 76 01

**STEINFJORDFISK og MS SKOLMEN**
Rishaugen 21, 8360 Bøstad
Telefon 76 08 55 48
stenang@online.no

**MS Tangstadværing**
BØSTAD

**Torsvågbruket AS**
Ole Henrik Telebond
Tlf: 77 74 98 78. Faks: 77 74 97 07
Mobil: 982 11 780

**Trønderbas AS**
RØRVIK

**Trønderkari AS**

## FORBUND, FORENINGER

Norges Rederiforbund
Norwegian Shipowners' Association

NORSK SJØMANNSFORBUND
SANDEFJORD

## MOTORER OG UTSTYR

Høyelastiske og fleksible koplinger/akselsystem
CENTA
Tlf. 33 48 31 00 - www.centa.no

SERVOGEAR

## REPARASJON OG VEDLIKEHOLD

RANDABERG INDUSTRIES

**Selvågen Slipp**
5392 Storebø. Tlf. 906 98 176

SKARVIK
**Skarvik AS**
SVOLVÆR

## SHIPPING, SJ TRANSPORT, OFFSHORE

CHAMPION TANKERS AS
BERGEN, NORWAY

**DEEPOCEAN**
www.deepoceangroup.com

EIDSHAUG REDERI AS
EIDSHAUG - 7940 OTTERSØY
www.eidshaug.no

**INGE STEENSLAND AS**
**SHIPBROKERS**

Munkedamsveien 45
P.O.Box 1254 Vika, 0111 OSLO
Telephone: 23 13 55 00
E-mail Gas: isgas@steensland.com
E-mail Chem: ischems@steensland.com
E-mail Prod: isprod@steensland.com

ISLAND OFFSHORE

ISLAND OFFSHORE

Westplast
Telefon 70 08 04 00
www.westplast.no

## SIKKERHETSUTSTYR

HARDING™

## UTDANNING, FORSKNING

**Maritimt Opplæringssenter**
SØR/VEST NORGE

Lloyd's Register Marine
Discover more at www.lr.org/marine

AWILHELMSEN
Cruise
Eiendom
Shipping & Offshore
Detaljhandel
Kapitalforvaltning
AWILHELMSEN AS / Postboks 1583 Vika, 0118 OSLO / Tlf. 22 01 42 00 / awilhelmsen.no

BERGESENS ALMENNYTTIGE STIFTELSE
Postboks 366 Skøyen - 0213 Oslo
Telefon: 21 03 05 00

Bærum PLAST AS
**Vi utfører blant annet følgende:**
Plastreparasjoner
Plastpestreparasjoner
Gassanlegg installasjon
Baugpropell installasjoner
Gelcoatreparasjoner
Sandblåsing av skrog
Gassanlegg reparasjon
Lakkeringer m.m.
NORBOAT autorisert Gassinstallasjonsfirma
NORBOAT autorisert Plastreparasjonsverksted
**www.bplast.no**
Fekjan 80, 1394 Nesbru. Telefon 66 84 50 00

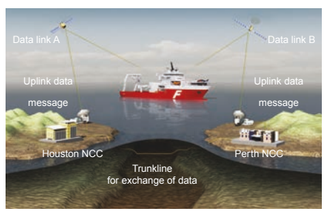
JEBSENS
jebsens.com

ERLING HAUG
En sikker forbindelse siden 1936
**Skipsutstyr, verneutstyr, brann og redningsutstyr**
**Ståltau, fibertau, løfteutstyr**
**Hovedkontor:**
7486 Trondheim. Tlf: 73 53 97 00. Fax: 73 53 97 01
E-post: firmapost@haug.no
**Avdelingskontorer:**
Kristiansund, Hammerfest, Harstad
Se vår katalog på: www.haug.no

SOLSTAD OFFSHORE

ballstad slip
Kystflåtens førstevalg!
Telefon 760 55 100 www.ballstad-slip.no

WHEN **RELIABILITY** COUNTS...




Farstad Shipping relies on Fugro for high performance satellite positioning. Fugro Satellite Positioning services are used for dynamic position referencing on a wide range of Farstad vessels, including one of the world's most powerful support vessels, the DP-3 class, multi-purpose subsea services and ROV vessel Far Samson.

...COUNT ON **FUGRO**

**Fugro Satellite Positioning AS**
Tel: +47 21 50 14 00
www.fugroseastar.com

FUGRO

## HAMMERFEST FRYSETERMINAL AS

Havneveien 50, 9610 Rypefjord
Telefon 78 42 17 80
Telefaks 78 42 17 90
Mobiltelefon 975 73 212
Vakttelefon 909 49 586

## Ulsteinvik Marina

Ulsteinvik Marina AS
Postboks 370, 6067 Ulsteinvik
Tlf 70 00 97 50. Fax 70 00 97 51
Mob 992 35 620
Epos t: oystein@borgstein.no www .umar.no

ULSTEINVIK MARINA

TOTAL

VI ST TTER REDNINGSSELSKAPET

Narvik Havn KF

VI ST TTER REDNINGSSELSKAPET

## Sigurd Dahl ANS

**Kontakt telefon:** 75 05 80 86
**Antall gj steplasser:** 2
**Kart nr:** 56/57
**Fort yning:** Flytekai
**Beliggenhet/sted:** NordH er yv gen, Her y kommune
**Posisjn:** N66 00.05 E12 18.34
**Andre opplysninger:**
Handelsforretning med olje, bensin, propangass, vann, fiskeredskaper, b tutstyr, salg av sjk art. 2,5 km til kommunesenteret med bank, post, lege.

## Storesund Båtforening

**Telefon:** 971 60 601
**Antall gj steplasser:** 5
**Fort yning:** Utliggere
**Havnepris:** Kr 100 inkl. strm
**Beliggenhet/sted:** Karm y kommune, nord i Karmsundet
**Posisjn:** N59 23.414 E05 16.652
**Andre opplysninger:**
300 m til diesel

Etnebrygga

# Flytebrygger
# Bølgedempere
# Komplette båthavner

*Etnebrygga - flytebrygger til alle behov leveres over hele landet*

*Vi har vært en solid leverandør siden 1984*

*Etnebrygga leveres i alt fra enkle landstedsbrygger til komplett innstallerte småbåthavner og flytekaianlegg til yrkesbruk*

*Vårt mål er at en trygg havn skal gi deg et godt båtliv!*

*Imslandsjøen småbåthavn levert 2010*

Etne Betong AS

Tlf: 53 75 67 12
Mob: 948 30 010
E-post: post@etnebetong.no

www.etnebetong.no

Livet byr av og til på utfordringer og da ønsker vi å være der for deg.

Som medlem av Redningsselskapet får du 15% ekstra rabatt på båtforsikring hos SpareBank 1.

SpareBank 1

Bank. Forsikring. Og din frihet.